

CSONKARÉTI KÁROLY

Hadak útján

Fejezetek az osztrák–magyar haditengerészet tengeralattjáró flottillájának történetéből (2. rész)

Az U6 pályafutása

Az U5 testvérhajója az U6 volt. Számtalan bevetésben vett részt, de most csupán az egyiket ismertetjük, mely az otrantói tengerzárrel kapcsolatos. Az U6 – *Hugo von Falkhausen* parancsnoksága alatt – azzal a parancsal futott ki 1916. május 12-én este a Cattaroi-öbölben fekvő gjenovici horgonyzóhelyéről, hogy a Valona–Santa Maria di Luca-fok közötti képzeletbeli vonalon zavarja az ellenséges hajóforgalmat. Másnap este úgy 9 óra körül egy halászgőzöst pillantottak meg néhány száz méterrel maguk előtt. Lemerültek és kelet felé fordultak. Húsz perc múlva egy második halászgőzöst pillantottak meg, amely az elsővel párhuzamosan futott. Falkhausen sorhajóhadnagy a gőzösöket őrhajóknak vélte s igyekezett minél gyorsabban eltűnni a látómezejükből. Naszádját 30 méter mélyre vezényelte s közöttük akart áttörni. A gőzösök közötti távolság mintegy 500 méter lehetett. Rövid idő után, amikor a gőzösökkel egy vonalba került, erős kopogó zörejt hallottak, amit nem tudtak mire vélni. Már több mint fél órája, hogy a gőzösök eltávoztak, ezért az U6 – 22 órakor – periszkópmélységre emelkedett. Ekkor nagy meglepetéssel látta, hogy valamit vonszolnak maguk után a sodorvonalukban, s azon valami világít. A három tiszt egymás után tapadt rá a periszkópra, de a rejtélyt nem tudták megfejteni. Köröskörül egyetlen hajót sem láttak, csak ezt az átkozott fényt.

– Valami jelzőfény, új találmány lehet – gondolták.

Rövid megbeszélés után a parancsnok utasítást adott a felemelkedésre, hiszen ettől

a jelzőlámpától, mely az éji sötétben makacsul követte a búvárnaszádot, minden áron meg kellett szabadulniuk, különben ide csalja az ellenséget. Az igazi meglepetés azonban akkor következett be, amikor kiemelkedtek a vízből s kitárták a torony nyílását. Elképedve látták, hogy egy acélszállakból font háló teljesen befedi a naszádot s a háló végén valamilyen titkoszatos fény – esetleg lámpa – ég. Nemcsak a fényforrást, hanem a hálót is el kellett távolítaniuk, különben a hajó mozgásképtelenné válik, a háló beleakadhat a csavarokba is s mindannyian itt vesznek.

– Ez hát az a híres háló, amelyről már annyit hallottunk – vélték a tiszték. – A két gőzös közt volt kifeszítve – csapott homlokára a parancsnok. – Kérek egy önként jelentkezőt.

– Majd én! – jelentkezett a harmadik tiszt, *Weber* fregatthadnagy.

– Ahány ember szabad, gyerünk gyorsan, próbáljátok meg levagdalni a hálót – adta ki a parancsot Falkhausen. – Egy ember pedig dobja le a ruháját és ússzon ahhoz az átkozott lámpához és távolítsa el.

Ehhez kell az önként jelentkező. A naszád már állt. A levetkőzőt matróz drótvágó ollóval vízbe vetette magát. A többiek megfeszített erővel dolgoztak, a hálót sikerült néhány helyen már átvágniuk, amikor tőlük alig 500 méterre hajó árnyképe tűnt fel. Felrepült róla egy jelzőrakéta, amelyre köröskörül négy másik válaszolt. Ugyanekkor a hajó tüzet nyitott. Aztán a túlsó oldalról is megszólalt egy könnyű ágyú.

– Vissza! Mindenki azonnal vissza!

Az emberek beugráltak a toronyba.

– Mindkét gép túlerővel előre!

A naszád azonban meg sem mozdult.

– Gépterem a parancsnoknak! A bal-féloldali gép leállt!

– A csavart megfogta a háló – konstataulta a parancsnok.

S a gőzösök közeledtek és lőttek. A harmadik tiszt, aki utoljára mászott be a toronyba, megsebesült.

– Jelzőkönyvet, naplót, iratokat a tengerbe! Felkészülni a hajó elhagyására! – adta ki a parancsot Falkhausen.

És mialatt két felfegyverzett halászgőzös – a *Dulcie Dorry* és az *Evening Star* – az U6-ot már csaknem 100 méterről lőtte, a parancsnok kinyitatta a merülőtartályokat valamint a Kingston-szelepeket.

– Mindenki a fedélzetre! Hajót elhagyni! – hangzott a keserű parancs. A második tiszt, Egon Wachner fregatthadnagy ellenőrizte, hogy valóban mindenki elhagyta-e a naszádot, majd ő is a tengerbe ugrott. Utoljára a parancsnok, Hugo von Falkhausen sorhajóhadnagy hagyta el az U6-ot. Amikor a torony fölött összecsaptak a hullámok, a legénység háromszoros hurrával búcsúzott hajójától. Akkor abbamaradt a tüzelés. Megkezdődött a mentés. A három tiszttel együtt a naszád teljes személyzetét, összesen húsz embert vettek a fedélzetükre.

És az U6 1916. május 13-án 20 órakor lesüllyedt a 800 méteres mélybe az Otrantói-szoros közepén.

Az U10, U11 és az U12 tengeralattjárók

A háború első évében a tengeri hadműveletek tapasztalatai azt bizonyították, hogy a cs. és kir. hadiflottának sürgősen szüksége van újabb tengeralattjárókra. Ezért – a hajóhad parancsnokságának egy korábbi rendelkezése a Germania-műveknél megépített és a német haditengerészet által lefoglalt öt nagy tengeralatti naszád pótlására – 1915. március 30-án három kisebb, partvé-

delmi célokat szolgáló tengeralattjárót rendelt, amelyeket a gyártó brémai Weser cégnek vonaton, negyedfél hónapon belül, szétszedett állapotban kellett Pólába juttatnia. A cs. és kir. flottaparancsnokság a már megrendelt három egységen felül sürgősen még két tengeralattjárót kért a németektől. A német tengerészeti államtitkár az indokot elfogadva utasítást adott, hogy a Kielben már vízre bocsátott UB1 és UB15 jelű tengeralattjárókat emeljék ki és vonaton szállítsák Pólába. Az itt összeszerelt búvárhajókat 1915. június 4-én állították szolgálatba U10 és U11 számon.

Az U10 és U11 jellemző adatai

U10

Gerincfektetés: 1914. február 7.,

Szolgálatba helyezés: 1915. június 4.,

U11

Gerincfektetés: 1914. február 11.,

Szolgálatba helyezés: 1915. június 4.;

U10 és U11

Vízkiürítési sebessége: 127,5/142,5 tonna

Hossza: 27,8 m,

Szélessége: 3,1 m,

Mélyjárata: 3 m,

Sebessége: 9/6 mérföld (csomó) óránként.

Hajtóerő naszádonként egy Daimler benzínmotor (60 LE) és egy villanymotor (120 LE). Fegyverzete két vetőcső az orrban, az U10-en egy 4,7 cm-es gyorstüzelő, az U11-en pedig egy 3,7 cm-es 23 ürméretű hosszúságú gyorstüzelő. Ez utóbbin 1916-ban a gyorstüzelőt lecserélték egy 7 cm-es, 18 ürméretű hosszúságú ágyúra. Az U10 és az U11 nem hagyta el az Adriát. Az U10 leginkább Pólában, (Brioniban) állomásozott, onnan futott ki az Észak-Adria vizeire vagy partközeli járőrszolgálatra. Az U11 támaszpontja általában a Cattarói-öböl volt, de az Otrantói-szoroson ez a kicsi búvárnaszád sem ment át. Ettől függetlenül, ezek a naszádok is csaknem állandóan szol-

gálatban álltak. Történetüknél nem időzünk sokat, csupán az egyik akcióját ismertetjük az U10-nek, mert ez is képet ad arról, hogy az ilyen partközeli bevetéseknek is meg volt a maguk veszélye.

1918. május 26-án a budapesti *Ulmansky János* sorhajóhadnagy vette át az U10 parancsnokságát. Többször futottak ki Brioniból és leginkább az olasz Caorle előtt, a Piave torkolatánál végeztek felderítéseket és őrszolgálatot.

Az U10 1918. július 7-én azzal a paranccsal futott ki, hogy Margherita és Cortelazzo között foglaljon el lesállást. Másnap hajnalban megpillantották a caorlei dómot és a Piave előtti világítótornyot. Megálltak, kiszellőztettek, majd lemerültek. A parancsnok a jelentését így folytatja: a naszád az útját a part irányába a legkisebb erővel folytatja. 09 óra 15 perc. 6 mérföldre észak-északkeletre Caorlétól megállás, lavírozás. Egész nap nem lehetett megfigyelni semmiféle forgalmat. 21.30. Felemelkedünk. A kormány pörgettyús tájolója havariázik. Menet a nyílt tengerre. Megállás, akkunulátorok feltöltése, szellőztetés. A másik tájoló is elromlik érintkezési zavar miatt. Július 9. 02 óra. Mindkét tájoló kijavítva. 04.30. 11 mérföldre észak-északkeletre Caorlétól. Indulás Caorle felé. 05.30: hat mérföldre Caorlétól. Megállás, szellőztetés, lemerülés és lebegés (lavírozás). Forgalom nincs. A naszád fél mérföldet sodródik keletre.

15.15 órakor 6 mérföldre észak-északkeletre Caorlétól. Merülés 15 méterre csekély helyzetkorrekcióra. 16.15-kor 5 mérföldre észak-északkeletre Caorlétól megállás, lavírozás.

16.30 órakor Mialatt a naszád periszkópmélységben lebeg (11 m), hihetetlenül közel erős robbanás. A világítás megszűnik. Minden, ami nem volt erősen rögzítve, mint pl. szükséglámpa, kulcsok, dobozok, leesnek. A szegecsok egész sora kilazul.

A naszád néhány másodpercen belül nekiütődött a tengerfenéknek. A mélységmérő 19 métert mutat

A parancsnok ezután a merülőtartályokat telefúvatta sűrített levegővel és az U10 lassan a felszínre emelkedett. Körülnézve, a parancsnok megállapította, hogy sehol ellenséges repülőgép vagy hajó, tehát nyilvánvalóan aknának ütköztek. A legénység átvizsgálta a naszádot. *Ulmansky* a jelentése további részében aprólékosan ismerteti a sérüléseket s megállapítja, hogy a naszádot a személyzete nem tudja rendbehozni. A motorok is felmondták a szolgálatot, mozgásképtelenné váltak. Fényjelzésekkel értesítették a caorlei jelzőállomást, amely az osztrák-magyar és magyar csapatok kezén volt, és sürgős segítséget, valamint légifedezetet kértek. A robbanás több akkunulátorcellát is felszakított s ezért a betóduló víztől a klórgőzgázképződés igen hamar megindult. Már a naszád felszínen tartása is gondot okozott. Az emberek – különösen a két gépmester – megfeszített erővel dolgoztak. 17.40 órakor délnyugatról két olasz repülőgép jelent meg. Sebteben felállították az U10 fedélzetén a géppuskát, néhányan puskát ragadtak, mire a gépmadarak eltűntek Velence irányában.

18.00 órakor jelezte Caorle, hogy a PM2 naszád kifutott Triesztből (ez a kis naszád a Dunáról került az Adriára, azelőtt Lachs, még korábban h volt a neve, illetve a jele). A PM2 naszád 18.20 órakor érkezett a tengeralattjáróhoz, maga mellé csatolta és megindult vele a parttal párhuzamosan hazafelé. 18.45 órakor 2 mérföldre értek Caorlétól, feltámadt a szél. 19.30-kor Tagliamentótól nyugatra 3 mérföldnyire találkoztak az U10-ért küldött 74T torpedónaszáddal, amely megkísérelte vontatókötéltre venni, de az egyre erősödő szélben az acél sodronykötelek háromszor is elpattantak. A vontatást nehezítette, hogy az U10 kormánylapátja jobbra kihajtva szorult meg.

21.00 órákor két újabb torpedónaszád érkezett a segítségükre, a 76T és a 79T. Ezeknek sem sikerül két próbálkozás után sem vontatókötélre venni és nagyobb távolságon át vontatni a tengeralattjárót. 22.15 órákor a tengeralattjáró már súrolta helyenként a feneket, de a szél és a hullámok újból és újból tovább lökték. Megpróbálták lehorgonyozni, de a horgony is beszorult a robbanástól.

22.30 órákor a vontatási kísérletezéssel a beköszöntő sötétség és a viharossá váló szél miatt fel kellett hagyniuk. És miután a tengeralattjáró a Caorle és Tagliamento közötti két 15 cm-es parti üteg közötti részen biztosan ült a fenéken, és miután a legénység egyik tagja klórmérgezést kapott, Ulmanky János sorhajóhadnagy elrendelte, hogy a legénység legszükségesebb holmijával hagyja el a hajót. 22.45 órákor lezárták a toronynyílást és magára hagyták az U10-et.

Később – bár a *Herkules* mentőhajó az alacsony víz miatt nem tudott az U10 közelébe férközni – két torpedónaszád a *Csepel* romboló védelmében, nagy nehézségek árán ugyan, de kiemelte és július 25-én Triesztbe vitte a tengeralattjárót. Másnap elkezdtek kijavítani az erősen sérült, deformálódott naszádot, de a háború végéig már nem fejezték be.

Amikor a cs. és kir. haditengerészet a Whitehead Torpedógyártól az U5 és U6 jelű, Holland típusú búvárhajókat átvette, a gyár minden megrendelés nélkül – ami nem volt szokásban – a Holland-típus korszerűbb változatát is megépítette s azt 1 350 000 koronaért 1911-ben megvételre felajánlotta a haditengerészetnek, amely azonban nem tudta megvenni, mert nem volt meg a két parlament – a bécsi és budapesti – költségvetésében biztosított pénz. Ezután a cég még más haditengerészeteknek is felajánlotta megvételre a naszádot, eredménytelenül.

Amikor azután 1914. augusztus 17-én a

Thierry korvettkapitány és *Lerch Egon* sorhajóhadnagy a felsőbb utasításra Pólába vontatott tengeralattjárót megvizsgálta, javaslatukra a cs. és kir. Hadügyminisztérium rögtön tudott pénzt adni megvételére. Nyomban átvették, és U12 számot kapva, 1914. augusztus 21-én szolgálatba helyezték. Parancsnokává *Lerch Egon* sorhajóhadnagyt neveztek ki.

Az U12 jellemző adatai

Vízrebocsátás 1911. március 14.

Szolgálatba helyezés 1914. augusztus 21.

Vízkeszoritás 240/273 tonna.

Hossza 32 m,

Szélessége 4,2 m,

Mélyjárata 3,9 m.

Sebessége 10,8 mérföld (csomó) óránként.

Fegyverzete két vetőcső az orrban, egy 3,7 cm-es 23 ürmérethosszúságú gyorstüzelő, amelyet utólag, 1914. november 11–14 között szereltek föl rá.

Néhány rövid út után, amely gyakorlatilag arra szolgált, hogy a tisztek és a legénység kiismerje és megismerje a naszádot, az U12 *Lerch Egon* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt 1914. december 20-án 17 órákor elhagyta horgonyzóhelyét. A korábban kidolgozott terv szerint csatlakozott az *Usoke* rombolóhoz, amely a nyílt vízen vontába vette, s déli irányba fordult vele. Éjfél után egy órával, *Durazzo* előtt a romboló elengedte a kötelet és visszafordult. Az U12 az Otrantói-szoros felé folytatta útját, hogy ott Otranto és Fanó között járőrözve ellenséges hajókra vadásszon. A kémjelentések szerint ugyanis a szorosban francia páncélos cirkálók ügyeltek arra, hogy a cs. és kir. hajóhad ne fusson ki a Földközi-tengerre (Egyébként ezt sohasem tervezték a cs. és kir. hajóhadnál).

December 21-én reggel 06 óra 35 perc

2000/XII. 1–2.

kor a Saseno-sziget tájékán felhangzott az első őrszem kiáltása.

– Elöl füst!

A füstszálak egyre szaporodtak, bár fátylukat az erős szél megtépázta. A tenger erősen hullámzott. Lerch alámerült, de a hullámverésben periszkópját nem tudta használni. Kénytelen volt ismét felemelkedni. Lassanként kirajzolódtak az árbocok, kémények, felépítmények. A parancsnok távcsövében szabályos csatarendben közeledő francia csatahajókötelék képe bontakozott ki. Le kellett merülni.

– Figyelj csak! – mutatta második tisztjének, *Ernst Zaccaria* fregatthadnagynak. – Mint békében. 16 csatahajó és páncélos cirkáló. Most fordulnak. Taktikai gyakorlat, minden biztosítás nélkül. Szemetelenség!

– Őrülsen elbizakodottak – vélekedett a második tiszt.

Az U12 és az élen menetelő csatahajó közötti távolság 1500 méterre csökkent.

– Azonosítási könyvet! ... Az élen a *Courbet*-osztály egyik tagja, talán éppen a *Courbet*, rajta a flottaparancsnoki lobogó – kiáltott izgalommal Lerch. – Mögötte a *Danton*-, a *Démocratie*-, a *Républic*-osztály egységei, mögöttük az *Ernest Renan*-osztály páncélos cirkálói!

A periszkóp az erős hullámverésben hol kiemelkedett, hol eltűnt, a naszád hanykolódott. Aztán megállt az egész kötelék. A távolság ekkorra már 700 méterre csökkent. A parancsnok érezte, hogy elérkezett a támadáshoz a legalkalmasabb pillanat.

– Jobbfél torpedó rajta!

Apró mozdulat a kormányon.

– Balfél torpedó rajta!

A parancsnok a 3 méteres mélységre állított torpedók útját figyelte, közben halotta az időpontot: 08.30. A torpedók nyílegyenesen futottak a zászlóshajó felé. Majd látta az első robbanás vízoszlopát a csatahajó első részén, aztán rögtön a másodikat a hajó közepén. A robbanások meg-

rázták a tengeralattjárót is. Lemerültek 17 méterre.

– Hurrá! – csattant az önkéntelen örömkítőrés. A naszád tovább merült 25 méterre. A Saseno-szigettől északnyugatra voltak vagy 20 mérföldnyire. Periszkópmélységre emelkedett, mert egyetlen lövés sem dördült, kísérőhajók valóban nem voltak a közelben. Lerch látta, hogy a francia hajók megzavarodva, összekeveredve manővereznek. Ekkor egy *Danton*-osztályú csatahajó vadul tüzelve megindult feléjük. Az U12 ismét lemerült 25 méterre és megpróbált minél távolabbra kerülni a tethelytől. Lassacskán megszűnt a tüzelés, az üldöző elvesztette a tengeralattjáró nyomát. Mégis, Lerch csak 12.30 órakor merészkedett a felszínre. A tenger üres volt, viharos szél tombolt, de a naszádnak a felszínen kellett maradnia, hogy takarékoskodjon a villanymotorokkal, mert nem tudhatta, nem lesz-e még szükség rájuk, ha le kell merülniük. Szakadó esőben folytatták útjukat. Másnap 13.15 órakor kötöttek ki a Cattaroi-öbölben lévő támaszponton, a *Gaa* ellátóhajón, ahol 1914-ben a tengeralattjárók bázisa volt. A megtorpedózott csatahajó nem a *Courbet*, hanem a *Jean Bart* volt. Nem süllyedt el, sikerült a franciáknak elvonatniuk Máltára, de a háború végéig sem tudták kijavítani.

A eseménynek fontos következményei lettek. Megdőlt az a hiedelem, hogy a cs. és kir. tengeralattjárókkal nem lehet eljutni az Otrantói-szorosig, hogy ezek a kis naszádocskák csupán a partsáv védelmére alkalmasak. Lerch sorhajóhadnagy bebizonyította, hogy többre képesek.

Ezen kívül beigazolódott, hogy a nagy francia flotta sem sérthetetlen, hogy lehet ellene sikeres akciót vezetni. A tengeralattjárókat öröm és büszkeség kerítette hatalmába. „Az Adriát nézték ellenségeink annak a harci területnek, ahol csakis nekik kedvezhet a szerencse. A tengeren igazán csak a matematika határoz, dölyfösködtek az

angolok, franciák – írta egy korabeli magyar újság. – Úgy vélték, hogy a mi hajóhadunk még ifjú és számra nézve nem jelentős. Hoztak tehát ellene egy hatalmas, gögös hajóhadat. Papíron mi el voltunk veszve. De tengerészeink vitézsége valósággal szíven ütötte a francia flottát.”

A francia flotta parancsnoka, *Boué de Lapéyrière* altengernagy december 24-én kelt, *Augagneur* tengerészeti miniszterhez írt jelentésében azzal menti magát, azt hitték, hogy a cs. és kir. tengeralattjárók legfeljebb Durazzóig juthatnak el. A tengeralattjáró torpedója tökéletes meglepetés volt.” Megállapítható – írja a továbbiakban a viceadmirális –, hogy nem csupán a Monarchia partvidéke elleni vállalkozások járnak nagy kockázattal, hanem ezután a Montenegróba irányuló hajókíséreteknél is óriási rizikóval kell számolnunk... Ha kifutunk, egyre inkább fel kell készülnünk rá, hogy azon a tengerrészen, ahol az ellenség fontos kikötői, támaszpontjai vannak, egy szép napon drágán kell megfizetnünk cirkálásainkért... Jelentése további részében kéri, hogy csökkentsesse útjait a Közép-Adrián, mert az esetleges további veszteségeket nem tartja arányban a céllal: Montenegró és Szerbia megsegítésének kötelezettségével. Úgy vélte, Szerbiáért és Montenegróért nem érdemes kockáztatni egyetlen csatahajót vagy cirkálót sem, mert a háború Németország legyőzésével dől el...”

A lenézett kis tengeralattjárók tehát érezhetően veszélyeztették az Adrián tevékenykedő francia hajóhadat. Franciaországban a parlament éppen ülésezett, amikor az adriai események híre odaért. Ugyanakkor egy időre a Montenegróba irányuló szállításokat is felfüggesztették. A csatahajók Korfuba kerültek, az Otrantói-szoros őrzését pedig (a *Léon Gambetta* elsüllyesztéséig) a páncélos cirkálók vették át.

A francia újságok az adriai eseményeket nagy felháborodással és megrökönyödéssel

tárgyalták. A *Le Matin* például így írt: „...Vannak az Adrián vakmerő bűvárhajók is. Azok egy ideig csak Cattaro környékén tartózkodtak. Ám egy szép napon messzire elmerészkedtek, és egyikük eltalálta páncélosunkat. Mi ezen a tengeren sokkal többet kockáztattunk, mint az angolok az északi vizeken. Máltai támaszpontunk nagyon messze van és ezen felül nekünk nincsenek kis cirkálóink. Valóságos csoda, hogy eddig veszteség nélkül vagyunk. Mindig a tengeren kell felvennünk szenet, élelmet, vizet és egyebet. Állandóan lesben állunk, keressük a bűvárhajók periszkópjait nappal és a torpedónaszádok körvonalait éjjel. Mennyire kívánnánk a csatát, az igazi ütközetet, ahol látjuk az ellenséget, amelyben ugyanazokkal a fegyverekkel küzdenek. Szinte szenvedélyesen végeztük el az előtanulmányokat ehhez a csatához. Készen állunk az ütközetre a még hatalmasabb ellenféllel szemben is, és íme itt vagyunk, erősebbek a kellerénél, de nem tudunk mit kezdeni az erőnkkel.”

„Haditengerészetünk ezen kiváló tényét – írja az 1915. évi 1. számában *A tenger* című magyar tengerészeti és tudományos folyóirat –, természetesen a saját hadvezetőségünk méltatta igazi értéke szerint s ez alkalomból Frigyes királyi herceg, tábornagy, hadseregfőparancsnok a következő táviratot intézte a tengerészeti parancsnokhoz: Az egész szárazföldi haderő nevében üdvözlöm a cs. és kir. haditengerészetet az utóbbi napok fényes sikeréért, amelyek méltóan csatlakoznak a régebbi korszakok klasszikus diadalmi tényeihez. Szíveskedjék Excellenciád ezt az egész haditengerészetben kihirdetni és az U12 tengeralattjáró parancsnokának, valamint legénységének köszönetemet kifejezni.

Anton Haus tengernagy, a haditengerészet parancsnoka megköszönte az elismerést és az U12 személyzetét kitüntetésre terjesztette föl. A *Curie* tengeralattjáró foglyul ejtése és a Jean Bart megtorpedózása az

erkölcsi siker mellett stratégiai eredmény is volt.

Az U12 1915 júniusában dokkba került, ahol nagyjavításon és bizonyos korszerűsítésen esett át. Ezután augusztus 7-én futott ki először a Trieszt melletti S. Sabba támaszpontból. Feladatuk kapta, hogy igyekezzék megállapítani a Velence és Chioggia kikötőiben állomásozó hadihajók típusát, számát és az aknamezők kapuit. Lerch Egon sorhajóhadnagy naszádját először Velence felé irányította. Az aknazár hozzávetőleges helyzetéről volt már némi képe, mert a tengerészeti repülő az Adria tiszta vizében jól látták az aknamezőt és azt feltérképezték. Most már csak a kapuját kellett megtalálnia. Úgy gondolta, hogy ha valamilyen hajó kijön az öbölből vagy oda bemegy, annak a nyomába szegődve bejuthat a kikötőbe, ahol az olaszok hadihajói horgonyoznak.

Hogy Lerchnek mennyi ideig kellett Velence előtt várakoznia, nem tudjuk. Valószínűleg augusztus 12-éig, a hajnali órákig, mert ezen a hajnalon tért vissza éjjeli őrzőjáratról a *Brondolo* nevű ágyúnaszád, amelynek az U12 a nyomába szegődött. Annak sodorvonalában szeretett volna bejutni a kikötőbe. A Brondolo őrsége azonban észrevette az őket követő periszkópot. Az ágyúnaszád parancsnoka nem esett pánikba, nem nyitott tüzet, hanem hidegvérrel haladt tovább. Szeg megfélemlítette Lerchet, mert úgy gondolhatta, hogy nem vették észre. A Brondolo leleményes parancsnokának a csele bevált. Nem az aknazár kapuján ment keresztül, hanem az aknák fölött. Tehette nyugodtan, mert a lagúnák sekély vizére tervezett ágyúnaszádnak csak 70 centiméteres volt a mélyjárata mélyjárata (merülése), tehát éppen átcúszhatott az aknák fölött. Természetesen csak akkor, ha minden akna egyforma mélységben áll, a telepítés hibátlan. De a bátor parancsnok bízott az aknazárban és kockáztatott. Úgy irányította hajóját, mint ha a kaput keresné, különböző fordulatokat

végzett, s ezzel alaposan rászédte Lerchet, szinte rácsalta az aknamezőre, s az U12 hamarosan nekiütközött egy aknának, felrobbant és elmerült.

A robbanás felszakította a tengeralattjáró orrát, megsérültek a merülőtartályai s többé nem tudott felemelkedni. A parancsnok azonnal lezárta a vízhatlan válaszfalajtókat. A legénység tehetetlenül várta, mikor fog el a levegője, mikor lepi el a naszádot a víz... Amikor az olaszok a naszádot kiemelték, megdöbbenő kép tárult eléjük. Az U12-ben minden ember az ütközetállásán volt. Valamennyiük zubbonyában ott voltak a búcsúlevelek. Lerch előtt a felnyitott hajónapló az utolsó bejegyzésekkel a megfelelő rovatokban: a helyszín, a robbanás, a süllyedés és a várakozás. Tudták, mi vár rájuk, de a helyükön maradtak. Fegyelmезetten várták a halált. Összesen tizenhét hős tengerésze a cs. és kir. haditengerészetnek. Földi maradványaikat katonai tiszteletadással a Velence melletti San Michele temetőben helyezték el, külön-külön, 17 koporsóban.

Az U15, U16 és az U17 naszádok

A német hajógyárral (Germánia-művek) 1913. február 1-jén öt nagyobb tengeralattjáró megépítésére kötött szerződés értelmében az öt tengeralattjáró 1914 nyarára elkészült. A németek azonban a háború kitörésekor mind az ötöt egyszerűen lefoglalták s azokat U66–U70 számon besorolták saját hajóhadukba. Igaz, a cs. és kir. haditengerészetnek kártérítést fizettek, de az nem pótolta a tengeralattjárókat. Ezért az öt tengeralattjáró pótlására a cs. és kir. haditengerészet 1915. március 30-án három kisebb, partvédelmi célokat szolgáló tengeralattjárót rendelt a BI-típusból. A szerződés szerint a tengeralattjárókat a brémai Weserművek építette és négy és fél hónapon belül, szétszedett állapotban, vonaton szállította Pólába, ahol azokat a cég szakembereinek

irányításával rakták össze. Ezek az új naszádok szakasztott másai voltak annak a kettőnek, amelyeket U10 és U11 szám alatt állítottak szolgálatba Pólában 1915. június 4-én. Ezek az új tengeralattjárók az U15, U16 és U17 számot kapták s mindhármat egyszerre, 1915. október 6-án állították szolgálatba. A három új tengeralattjáró az első hetekben a Póla körüli tengert járta, mert az Isonzó körüli csaták miatt főleg itt, az Adria északi vizein volt szükség rájuk. De csakhamar mindhármat levezényelték a Cattarói-öbölben fekvő gjenovici bázisra, ahonnan kifutva számtalan bevetésben vettek részt.

E hadműveletek során kiemelkedő teljesítményt vagy inkább bravúros támadó manővert hajtott végre az U15, amelyet az alábbiakban ismertetünk, hiszen a tengeri háborúk történetében is ritka eset történt ezen az 1916. évi június 23-ai napon, amikor az U15 a budapesti *Fähnrich Frigyes* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt a Valona – Santa Maria di Leuca – Brindisi – Korfu közötti képzeletbeli összekötővonal kereszteződésében, az Otrantói-foktól 18 mérföldre egy hatalmas olasz segédcirkálóval találkozott. Ezt a 3495 BRT-s, *Citta di Messina* nevű segédcirkálót, amelynek fedélzetén 2800 főnyi olasz csapaterősítés utazott Albániába, a francia *Fourche* romboló kísérte. Az U15 ragyogó helyen állt lesben. A csapatszállító segédcirkáló, mint később mondotta, ahogyan a periszkópban látni lehetett, nagyobbknak tűnt, mint a János-hegy. Minden ember a helyén. A naszádban feszült csend.

– Idő?

– 08.38. – válaszolt a második tiszt, *Tóth István* fregatthadnagy.

– Balfél torpedó kész?

– ...torpedó kész!

– Balfél torpedó rajta! merülés 45 méterre!

A parancsnok épphogy látta a torpedó buborékvonalát, amely pontosan a hajó közepének tartott, aztán a naszád orral előredőlt és már csak a vizet látta. A kis búvárnaszádot néhány másodperc múlva megrázta a robbanás, majd a kazánok robbantak; ezeknek merőben más volt a hangjuk. És ekkor...A *Fourche* ('vasvilla') romboló úgy rontott az U15-re, mint egy fúria, nevéhez illően vízbombák záporozó szurkálásával igyekezve megtorolni a torpedótámadást. Ahogyan később *Ricsóváry Sándor* fregatthadnagy, harmadik tiszt a tiszt szalonban előadta: „...Két órán át szünet nélkül bombáztak fentről. A robbanások oly hevesek voltak, hogy a villany egymás után négyszer aludt ki, és ilyenkor a vadul dülöngélő kis búvárhajó teljes sötétségbe borult. A víznyomás úgy dobált bennünket, mint a leghevesebb vihar. Az ingásmérő egy alkalommal már 48 fokot mutatott, tudom, én figyeltem. Úgy éreztem, mintha egy óriási üllőn ülnék, amelyre minduntalan teljes erővel lecsap egy rettenetes gőzkalapács. A bombák víztölcserei a visszazuhanáskor olyan zajt csaptak, mintha vagonszámra kavicsot zúdítottak egy vaslemezre. Az egyes robbanások között kísértetiesen halálos csend uralkodott, még a motorok halk duruzsolását sem lehetett hallani. Nem hitük, hogy megússzuk ezt az ördögi táncot.” De megúszták. És miután minden elcsendesedett, az U15 periszkópja a felszínre emelkedett. A segédcirkálónak már semmi nyoma. De a romboló még ott leselkedett a közelben, és amint megpillantotta a periszkópot, feléje fordult és megindult.

– Jobbfél oldalon torpedó kész?

– ...kész, mélység 2 méter!

– Jobbfél torpedó rajta! Idő?

– Pontosán 10.00.

A *Fourche* romboló egyenesen belerohant a torpedóba. Hatalmas robbanás, vízoszlop, gőzfelhő, aztán a romboló fölött

összecsapódott a tenger. A parancsnok 16 perc után lesett ki. A romboló helyén egy mentőcsónak ringott. Körülötte úszók számai. Olasz gyalogosok és francia tengerészek.

– Felemelkedünk!

A nagy sivitással betóduló sűrített levegő kipréselte a merülőtartályokból a vizet, s a naszád felért a felszínre.

– Horizontális kormánylapát vízszintbe, mentőfelszerelést, csónakot a fedélzetre!

A hajótöröttekhez érkeztek.

– Lökjétek közéjük a csónakot, hajigáljatok ki mindent, amiben megkapaszkodhatnak, a mentőöveket, mellényeket is!

– *Casqu*-típusú romboló közeledik! Szálguld! – jelentette Ricsóváry fregatthadnagy.

– Távolság 2000 méter!

– Merüléshez felkészülni!

Már csak a periszkóp látszott, amikor a francia romboló leadott néhány sorozatot, de azután hozzáfogott a mentéshez. Az U15 másnap este befutott a támaszpontra. A teljesítmény, hogy Fährndrichék elsüllyesztették először a gőzöst, majd nem egészen két óra múltán a gőzös kísérő rombolóját, nagy tekintélyt biztosított az U15 magyar tisztjeinek. Természetesen a kitüntetések sem maradtak el.

Az U16 Orestes von Zopa sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt olyan összecsapásban vett részt, amellyel beírta nevét a tengeralattjárós hadműveletek legemlékezetesebb epizódjainak történetébe. Az U16 1916. október 11-én este 8 órakor futott ki Gjenovicról, hogy folytassa az albániai vizek figyelését, amelyet délelőtt abba kellett hagynia, mert elromlott a naszád pörgettyűs tájolója. Már közel egy hete cirkált a megadott körzetben, amikor a parancsnoknak jelentették, hogy egy tehergőzös közeledik. Strade Bianchi magasságában jártak. Amikor a parancsnok felment a toronyba, látta, hogy a nagy gőzhajó előtt egy romboló is közeledik. Az U16 a közeledő hajókkal

párhuzamos irányba fordult, majd 03.48 órakor lemerült.

A parancsnok úgy tervezte, hogy egymás után két torpedó indításával megtámadja mindkét hajót. A hold időnként előbukkant a felhők mögül, ezért az U16 a part felől indult támadásra. Hogy jobban lásson, illetve, hogy a periszkópon keresztül tökéletesebben áttekinthesse a helyzetet, a szokásos 12 méteres periszkópmélységből fel akart emelkedni 9 és fél méterre. A kormányosmester, aki a mélységkormányt kezelte, valószínűleg a kimerültsége miatt, a parancsot nem hajtotta végre pontosan, ezért Zopa a két ellenséges hajót csak futólag tudta szemügyre venni. Úgy látta, hogy a gőzös helyzete kedvezőtlen a torpedótámadáshoz, a rombolóé viszont megfelelő volt, ezért a rombolóra támadott, amely a *Nembo* nevet viselte. 03.58 órakor futott ki a vetőcsőből az első torpedó, amely célba talált és robbant. Ezután ő periszkópjával a gőzöst kereste s a második torpedót is útjára indította, amely szintén talált.

Ám ugyanebben a pillanatban az U16-ot hatalmasan megtaszította valami...

... Mint később világossá vált, Zopa sorhajóhadnagy az éjszakai sötétségben a két hajót elnézte. Vagyis először eltalálta az olasz *Nembo* rombolót, de a torpedó csak jelentéktelen kárt okozott a rombolón, s a másodszor indított torpedót is a rombolóra lőtte ki, s nem a gőzösre. A romboló pedig az első találat után meglátta a tengeralattjárót és teljes erővel feléje rohant, hogy eltapossa, s közben lőtte. És miután az U16 nem menekült azonnal a mélybe, mert azt hitte a parancsnok, hogy torpedói eltalálták mindkét hajót, a *Nembo* lövedékei közül az egyik pont akkor találta telibe az U16-ot, amikor már annak a második torpedója is benne volt a rombolóban és robbant. Így következett be a tengeri csatákban addig példa nélkül álló eset, hogy a *Nembónak* a torpedótalálat pillanatában kilőtt utolsó lö-

vedéke – vagy vízbombája – feltépte az U16 testét, és végül elsüllyesztették egymást, mert a Nembo is a hullámsírbba merült.

A tengeralattjáró azonnal 16 méterre süllyedt. *Meixner Pál* fregatthadnagy, második tiszt bekapcsoltatta a szivattyúkat, mire a naszád emelkedni kezdett. A parancsnok előrement, és a második tiszttel megvizsgálta a léket. Megállapították, hogy a naszádot nem lehet megmenteni. Elöl, baloldalt, a merülési kormány magasságában hatalmas lék tátongott, amelyen ömlött be a víz. Ezenkívül a periszkóp, az elülső merülőtartály és még néhány műszer is megsérült. A parancsnok utasította a harmadik tisztest, *Szelke Árpád* fregatthadnagyot a titkos és bizalmas iratok, napló és jelzőkönyv megsemmisítésére, aki mindezeket a tengerbe dobta.

Az U16 ugyan még a felszínen tartotta magát, de igyekezniük kellett. Zopa sorhajóhadnagy gyorsan eligazította a legénységet fogságba esésük esetére, majd a búvárnaszádot ért találat után négy perccel – 04.02 órakor – kiadta a parancsot a hajó elhagyására. A legénység ezután – írja Zopa sorhajóhadnagy – háromszoros hurrával búcsúzott a naszádtól és éltette az uralkodót, majd sorban a vízbe ugrottak. Úszás közben a tisztek kitartásra buzdították a legénységet, mert a part közel volt.

Közben a *Bormida* szállítógőzös is leengedett egy mentőcsónakot. Bár a tengeralattjárót mindenki elhagyta, mégis volt halottjuk. Az úszók közül ketten vízbe fúltak: *Keményi Ferenc* torpedómester, aki közismerten gyenge úszó volt és *Schönstein Ármint* távirázmester. Ez utóbbi hosszú ideig parancsnoka mellett úszott s Zopa nem vette észre, hogy mikor tűnt el. Néhanan megtalálták a gőzös egyik mentőcsónakját, amelybe felvették a többieket, köztük a Nembo romboló kormányosát. Ezután megpróbálták megkeresni a két elűntet, de miután nem találták meg őket,

kieveztek a partra. A Nembo olyan rövid idő alatt süllyedt el, hogy a legénységből negyvenen odavesztek. A Bormida csapatszálítón pánik tört ki, sokan a vízbe vetették magukat első ijedtségükben s emiatt a Bormidáról nyolcvan katona fulladt a tengerbe. A partra evezve egy görög településre bukkantak. Itt, miután felmelegedtek, a parancsnok utasította Szelke fregatthadnagyot, hogy a csaknem mezítelen legénységgel keresse fel a legközelebbi olasz jelzőállomást, és ott adják meg magukat. Ő maga Meixner fregatthadnaggal és Celinsek torpedómesterrel elindult észak felé, abban a reményben, hogy elérik a saját vonalakat. A következő napon azonban az olaszok elfogták és gyalogmenetben Albánia belsejébe kísérték őket. Később mindannyiukat egy olasz romboló átszállította Olaszországba. és ott hadifogoly-táborba kerültek. Minderre csak 1918 nyarán derült fény, miután a parancsnok a Vöröskereszt fogolycsere-akciója keretében hazatért Ausztriába. Keményi Ferenc holttestét később megtalálták, és Valonában katonai tiszteletadással eltemették. Schönstein Ármint örökre elnyelte az Adria.

* * *

A harmadik testvérhajó, az U17 végigharcolta a háborút, számtalan bevetésben vett részt, 1916. július 10-én kemény össze-
csapásban *Zdenko Hudecek* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt elsüllyesztette az olasz *Impetuoso* rombolót. Egyéb, különös esemény nem történt a naszáddal.

Az U20, U21, U22 és U23 búvárhajók

1915 tavaszán a tengeralattjáró flottilla parancsnoka, Thierry Ferenc fregattkapitány szorgalmazására a haditengerészet parancsnoka úgy döntött, hogy további tengeralattjárókat rendel a fiumei Whitehead és Társa Torpedógyárba, az ott a háború kitörése előtt Dánia részére készített *Havman-*

den-típus tervei alapján. Időközben *Robert Whitehead*, a gyár tulajdonosa, 1915. február 28-án megalakította a Magyar Tengeralattjáróépítő Részvénytársaságot Fiume székhellyel. A tervezett tengeralattjárókat Whitehead evvel a részvénytársasággal akarta megépíttetni, amelynek elnöke az a gróf *Hoyos Edgár* lett, aki egyúttal a Whitehead-műveknél is igazgató és társtulajdonos volt. És itt kezdődtek a politikai-gazdasági bonyodalmak. Mert ez a magyar cég magyar gyárban akarta a tengeralattjárókhöz szükséges alkatrészeket legyártatni, mégpedig a Danubiusnál és a naszádokat Fiumében összerakni. Hosszú, konkurenciaharcból kialakuló huzavona után, amelybe *Harkányi* m. kir. kereskedelmi miniszter is beavatkozott, kompromisszum született. A megépítendő tengeralattjárókhöz a trieszti Stabilimento Tecnico és a pólai Arzenál állítja össze, bocsátja vízre őket. Ezzel szemben a Danubius önállóan további négy nagy búvárnaszádot építhet.

Míg folyt a huzavona, telt a drága idő. Haus tengernagy, a haditengerészet, egyúttal a flotta parancsnoka úgy döntött, hogy a költségvetésben és a haditengerészet részére rendelkezésre álló 16 500 000 koronából mindössze négy Havmanden-típus építhető abból a pénzből, amit a Németországban megrendelt, de a németek által lefoglalt öt nagyobb tengeralattjáróért kellett volna fizetni s amit a németek kártérítésként visszautaltak.

A négy Havmanden tengeralattjárót végül is 1915 őszén kezdték építeni s a 20, 21, 22 és 23-as számot kapták.

A gerincfertetések időpontjai:

U20: Póla, Arzenál, 1915. szeptember 29.,

U21: Fiume, Whitehead, 1915. december 6.,

U22: Fiume, Whitehead, 1915. december ?,

U23: Póla, Arzenál, 1915. december 8.

A vízrebocsátás időpontjai:

A szolgálatba állítás időpontjai:

U20: 1916. szeptember 18.,

1917. október 20.,

U21: 1916. augusztus 15.,

1917. augusztus 15.,

U22: 1917. január 27.,

1917. november 23.,

U23: 1917. január 5.

1917. szeptember 1.

Legfontosabb jellemzők: vízkiszorítás 173/210 tonna, hosszúság 38,7 m, szélesség 3,9 m, mélyjárat 2,7 m, sebesség 13,2/9 mérföld (csomó) óránként. Ezek a naszádok is csak egy dízel és egy villanymotort kaptak, hasonlóan az U10 és U11-hez, U15-höz, U16-hoz és az U17-hez. Motorjuk azonban erősebb volt amazokénál. A dízelmotor 450 LE, a villanymotor 600 LE teljesítményre volt képes, míg amazoké csak 60 LE, illetve 120 LE-t fejtett ki.

A négy Havmanden-típusú tengeralattjáró meglehetősen rövid és balszerencsés pályát futott be. Az U20 még a próbajáratán, 1917. március 15-én összeütközött az *Admiral Spaun* gyorscirkálóval és úgy megsérült, hogy ismét dokkba került s csak 1917. október 20-án állhatott szolgálatba. Ezután is többször kellett javítani. Amikor már minden hibát kijavítottak rajta, 1918. július 3-án futott ki az Észak-Adriára, ahol, mialatt akkumulátorait töltötte fel, július 4-én 22 óra 43 perckor az olasz F12 tengeralattjáró megtorpedózta s teljes személyzetével, tapasztalt parancsnokával, *Ludwig Müller* sorhajóhadnaggyal együtt az északi szélesség 45°4'3" és keleti hosszúság 12°48'-nél a hullámsírbá merült.

Az U21 próbamerülésénél megállapították, hogy túl lassan merül, ezért visszakerült a hajógyárba. Amikor 1917. augusztus 15-én szolgálatba állt *Hugo von Seyffertitz* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt, ráfutott

egy földpatkára és ismét visszakерült a dokkba, ahonnan szeptember 29-én indult új támaszpontjára, a Cattaroi-öbölbe. Innen újra dokkba került, ahonnan csak 1918. június 1-jén futott ki, megint *Robert Dürri*gl sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Két akciója után eltört a motor dugattyúja, Pólába vontatták javításra. Augusztus 28-án *Csicsery László* sorhajóhadnagy vette át a parancsnokságot, de bevetésére már nem került sor.

Az U22 sem szólt bele a háború menetébe. Pályafutása még szolgálatba helyezése előtt balszerencsén indult. 1917. június 9-ről 10-re virradó éjszaka, máig tisztázatlan körülmények között, a fiumei gyár kikötőjében elsüllyedt. Kiemelték. Novemberben *Holub József* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt állt szolgálatba. Innen többször indult akcióra, de csak az Észak-Adriára. Parancsnokságát 1917. december 29-én *Friedrich Sterz* sorhajóhadnagy vette át. Többször indult torpedóráadásra, de mindannyiszor elvétette. Egy ilyen alkalommal beszorult-elakadt a periszkópja, annak megjavítása után elindult a Cattaroi-öbölbe, de elromlott a villanymotorja, visszatért Pólába. A javítás után, augusztus 6-án került le Cattaroba, ahonnan kétszer futott ki a háború végéig. A négy Havmanden-naszád közül az U23 életútja volt a legrövidebb.

Néhány kisebb cirkálót után, 1918. február 20-án futott ki lovag *Bézard Kelemen* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt az Otrantói-szoros felé. Február 21-én összetalálkozott az olasz MMFI gőzössel, amely katonákat szállított Valonából Brindisibe. A gőzöst három torpedónaszád kísérte. A parancsnok 300 méterre megközelítette a gőzöst, amely ekkor észrevette és elfordult, ugyanakkor az egyik torpedónaszád teljes sebességgel a periszkóp felé indult. Bézard annyira el lehetett foglalva a gőzössel, hogy a közeledő olasz *Airona* nevű torpedónaszádot csak későn vehette észre, amely kivetette

mélységi vízbombáit, és az U23 teljes személyzetével elsüllyedt, túlélő nem maradt. A torpedónaszád jelentése szerint heves robbanások után hatalmas víztölcsér és olajoszlop csapott a magasba, az északi szélesség 40°26' és a keleti hosszúság 19°2' alatt. Az olasz torpedónaszádok csupán néhány, felszínre került faroncsot halásztak ki.

Az U27, U28, U29, U30, U31, U40 és U41 tengeralattjárók

A haditengerészet parancsnoka, *Anton Haus* tengernagy azon fáradozott, hogy megszerezze Németországból a nagy, nyílt-tengeri búvárnaszádok építési terveit, mert egyre valószínűbbnek tűnt, hogy Olaszország hadbalépése után a hajóhadnak – különösen, ha a Földközi-tenger is hadművelleti területté válik – szüksége lesz az eddigieknél (német UB I típus és a Havmanden-típus) nagyobb tengeralatti naszádokra is, hogy kellő eredménnyel szállhassanak szembe a brit, francia és olasz flottarészekkel. Tulajdonképpen a nagyobb német tengeralattjárótervek megszerzésének reményében nem engedélyezett Haus tengernagy 1915-ben több kisebb egységet építeni a Havmanden-típusból, csak négyet. Abban az időben a német búvárnaszádok voltak műszakilag a legjobbak, amit a hadműveletek is igazoltak. Németország azonban halogató válaszokat adott. Attól tartott, hogy a búvárnaszádokon bevezetett újítások, jobbnál jobb megoldások Németországból kijutva az ellenség kezébe kerülhetnek. Márpedig Haus admirális ragaszkodott a kipróbált, bevált, megnövelt méretű német B II-típus-hoz.

A kezdeményezést ezután a Cantiere Navale Triestino hajógyár vette kézbe. A Cantiere Navale igazgatójának sikerült az, ami a cs. és kir. haditengerészet parancsnokának nem: a német császári birodalmi tengerészeti hivatalnál sikerült elérnie, hogy

a brémai Weser-művek a B II-típus terveit eladhatják a trieszti cégnek, az meg továbbadta – eladta – a cs. és kir. haditengerészetnek. A megállapodás 1915. augusztus 25–26-án hat tengeralattjáró tervrajzainak eladására, illetve megvételére azzal jött létre, hogy a Monarchiában nem csak a trieszti vállalat, hanem más gyárak is építhetnek B II-típusú búvárhajókat.

Az első terveket, amelyek csak átnézeti rajzok voltak, 1915 szeptemberében hozták el Brémából. Az idő sürgetett, hiszen a cs. és kir. hajóhad 1915 augusztusában két tengeralattjáróját veszítette el. Az építést mégsem lehetett azonnal elkezdni, mert ismét felmerült a kérdés, ki építheti: a Ganz-Danubius ragaszkodott annak az ígéretnek a beváltásához, hogy ő kapja meg a tengeralattjárók építési jogát, de a hat közül legalább négyét. Végül a Danubius megszerezte a négy naszád építési jogát, a másik kettőre a Cantiere Navale kapott megbízást. A szerződéshez az osztrák és a magyar miniszterelnök egyaránt hozzájárult. A Danubiussal 1915. október 13-án írták alá, tengeralattjárónként 2 090 000 korona értékben. A Cantiere Navaleval előző napon megkötött szerződés értelmében a vállalat tengeralattjárónként 2 210 000 koronát kap. A szerződés értelmében a trieszti cég nyolc hónap után, tehát 1916 júniusában szállította volna az elsőt, a budapest-fiumei gyár az első átadását július 16-ra, a többiét egy-egy hónappal későbbre vállalta. A hajógyárak azonban a háborús ellátási bajok és anyagihiány miatt a határidőket nem tudták tartani.

Az épülő naszádok 1915. december 20-án kapták meg hivatalosan a számukat. A 27 és 28 számúakat a Cantiere Navale, a 29, 30, 31 és 32 számúakat a Danubius építette. A 27, 28, 31 és 32 számúak Daimler-, a többi Körting-motorokat kapott. A korábbi BI-típustól eltérően ezúttal mindegyik már két-két motorral, ennek megfelelően két hajó-

csavarral készült, de miután a Cantiere Navale telepén nem volt hely, a gyár a Dunagőzhajózási Társasághoz fordult segítségért. Így történt, hogy a hat új tengeralattjáró közül kettőt Budapesten, a Dunagőzhajózási Társaság óbudai telepén, négyet pedig a Ganz és Tsa Danubius fiumei telepén állítottak elő. Így mind a hat Magyarországon épült.

A gerincfertetés ideje:

Vízrebocsátás ideje:

Szolgálatba állítás ideje:

U27

1916. május 25.

1916. október 19.

1917. február 24.

U28

1916. június 28.

1917. január 8.

1917. május 26.

U29

1916. március 3.

1916. október 21.

1917. január 21.

U30

1916. március 9.

1916. december 27.

1917. február 17.

U31

1916. július 4.

1917. március 20.

1917. április 24.

U32

1916. július 18.

1917. május 11.

1917. június 29.

Amikor az U12 Velence előtt elsüllyedt, az Osztrák Flottaegyesület mozgalmat indított: egy új tengeralattjáró építésére kezdtek gyűjteni. A kívánt összeg, vagyis a 2 210 000 korona hamarosan összegyűlt s a következő BII-típusú tengeralattjárót megrendelték a Cantiere Navalénál. A hajógyárak helyszűke

miatt azt is az óbudai Dunagőzhajózási Társaság telepén kellett megépíttetni, darabjait Pólába szállították vasúton, és ott szerelték össze. Ez kapta a 40-es számot. Az ugyancsak elsüllyedt U6 pótlására megrendelt és elkészített, 41-es számot viselő tengeralattjáró szintén a Dunagőzhajózási Társaság óbudai hajógyárában épült. Ezt is vasúton vitték Pólába, s ott az Arzenál rakta össze és bocsátotta vízre. Az U41 építésénél bizonyos könnyebbséget jelentett, hogy még annak idején az U6 benzinmotorjait dízelmotorokra akarták cserélni s a motorokat megrendelték Grazban. Miután az U6 1916. május 13-án elsüllyedt, a dízelmotorok raktárba kerültek. Ezeket építették most bele az U41-be. Az U6 után még egy komplett periszkóp, az U5 után pedig egy tartalék akkumulátortelep maradt, ezeket szintén az U41 kapta. Mivel azonban a motorok nagyobbak és nehezebbek voltak, mint amekkorát a BII-típusra terveztek, ezért a hajótestet a motorháznál egy bordával megtoldották. Így az U41 hosszabb lett és vízkiszorítása is nagyobb volt, mint a többi BII-típusé. Ez a nyolc naszád csaknem teljes egészében hazai anyagból készült. Csupán a pörgettyűs tájolókat, a géptávirót és a hajócsavarokat hozatták Németországból.

Gerincfektetés ideje:

Vízrebocsátás ideje:

Szolgálatba állítás ideje:

U40

1916. augusztus 8.

1917. április 21.

1917. augusztus 4.

U41

1916. november 20.

1917. november 11.

1918. február 19.

Az U27, 28, 29, 30, 31, 32 és 40 fontosabb jellemzői: vízkiszorítás 268/306 tonna, hosszúság 36,9 m, szélesség 4,7 m,

mélyjárat 3,7 m, sebesség 9/7,5 mérföld (csomó) óránként.

Az U41 fontosabb jellemzői: vízkiszorítás 275/319,6 tonna, hosszúság 37,6 m, szélesség 4,7 m, mélyjárat 3,7, sebesség 9,3/7 mérföld (csomó) óránként.

Ezek a naszádok már alkalmasak voltak arra, hogy bekapcsolódjanak a Földközi-tengeren a kereskedelmi hajók elleni harcba. E búvárnaszádok harcbevetésével kezdődött a cs. és kir. flotta bekapcsolódása a korlátlan tengeralattjáró háborúba. A BII-típusú naszádok közül elsőként, 1917. január 23-án az U29 futott ki a Földközi-tengerre. Őt időrendben az U30 követte Fährndrich sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt. Sikertült neki régi, megszokott tisztjeit is magához átvezényeltetnie: Tóth Istvánt, aki közben sorhajóhadnaggyá lépett elő, második tisztnek, *Ricsóváry Sándort* harmadik tisztnek és *Bakay Gyula* fregatthadnagyot negyedik tisztnek. Erről az útiról március 16-án tért vissza, majd március 31-én kifutott második útjára, amelyről azonban többé nem tért vissza. Eltűnt. Valószínűleg műszaki hiba következtében, esetleg akna végzett vele, feltehetően április 1-ről 2-ára virradó éjszaka.

A következő naszád az U27 volt, amely április 2-án hagyta el Gjenovicot. Az U28 május 26-án indult első Földközi-tengeri bevetésére. Az U31 június 19-én, az U32 július 3-án, az U40 augusztus 5-én, az U41 csak 1918. március 17-én futott ki először a Földközi-tengerre. E naszádok közül az U27-et kísérik el a Földközi-tengerre. December 29-én az U27 parancsnokságát Holub József sorhajóhadnagy vette át. Az ő parancsnoksága alatt futott ki legközelebb az U27 1918. január 10-én. Másnap az Otrantói-szoros zárvédelmén alámerülve haladtak át. Közben egy *Animoso*-típusú olasz romboló 150 méterrel ment el az orruk előtt, de a vetőcsövekkel valami baj volt (hogy mi, nem tudjuk), s ezért nem tudtak lanszírozni. Január 14-én, Málta előtt kór-

házhajóval találkoztak, 21-én hajókaravánt, majd újabb kórházhajót láttak, 22-én ismét. Mögötte két gőzös, de az U27 nem jutott támadáshoz. Ezután felemelkedett. Reggel 6.30 órakor újabb füstszálak, merülés. 7.20 órakor a parancsnok megállapította, hogy megint két francia kórházhajóval találkozott. Felemelkedett. Kilenc perc múlva, 9.39 órakor nagy hajókaravánt pillantottak meg, amely egyre közeledett az U27 felé. 9.50 órakor lemerültek. A parancsnok 18 hajót számolt meg, amelyek cikkcakkban haladtak, fő irányuk nyugat volt. Holub sorhajóhadnagy elhatározta, hogy támad.

Ezt a támadást Déry fregatthadnagy így adta elő: A biztosított menetet (konvojt) a kereskedelmi hajókkal egyenlő számú romboló biztosította. A konvoj felett repülőgépek keringett. A menetet az élen egy külön egyenesen felénk tartott. Támadást határozotunk el, és célpontként a menet közepén haladó két nagy kereskedelmi hajót szemeltük ki. Közelükbe férkőzni nem volt könnyű. Mintegy 30 méterre merülve átbújtunk a külső biztosítást végző hadihajók alatt, majd periszkópmélységre emelkedtünk és rövid egymásutánban – délelőtt 11 és 11 óra 10 perckor, két torpedót lőttünk ki, a felsőt és az alsót. Két éles dörrenés. Torpedóink találtak. A két hajó örökre elmerült. Üldözőink még este 6 órakor is a nyomunkban voltak és így csak éjjel jöhettünk a felszínre...

A konvojból kilőtt hajók angol lobogót viseltek. Nevük: *Anglo Canadieb*, 4239 BRT és *Manchester Spinner*, 4247 BRT. Az elsőnél hárman meghaltak, a másodiknál áldozat nem volt. A konvojokkal kapcsolatban Déry az elbeszéléséhez még a következőket fűzte: „...A harci egységekből álló kötelékek biztosításánál természetesen az őrségben állók sokkal éberebben figyeltek, mint kereskedelmi hajók kísérésénél, és így nehezebb is a hadihajókat észrevétlenül megközelíteni. A kereskedelmi hajók kísérésére és őrzésére

kirendelt torpedórombolók ugyanis jól tudják, hogy az ellenséges tengeralattjárók nem rájuk, hanem az értékes anyagot szállító kereskedelmi hajókra pályáznak. Önmagukat ilykép biztonságban érezvén, néha a figyelmet nem azzal az éberséggel végzik, amivel végeznék akkor, ha saját életüket éreznék veszélyeztetve.”

Az U27 január 23-án hajnalban hagyta el Málta környékét, s 1918. január 25-én 17 óra 30 perckor érkezett vissza támaszpontjára, ahol átvizsgálásra dokkba került. Néhány nap múlva, 1918. február 1-jétől Cattaróban matrózlázadás kezdődött, s ezért a tengeralattjárók harctevékenysége néhány hétre megbénult. A lázadáskor a Bocchéban rekedt búvárnaszádok közül – február 20-án – az U4 és az U23 indult először bevetésre a Földközi-tengerre. Az U23 erről az útról többé nem tért vissza...

Az U27 1918. április 22-én futott ki hatodik útjára a Földközi-tengeren.

„...Kedvenc vadászterületünk az Égei-tenger volt – emlékezik vissza Déry Ernő. – Kréta szigetének északi partján fekvő Candia városkától északra néhány mérföldnyire kicsi sziklasziget emelkedik ki a vízből úgy 60 méter magasságban. A sziget neve Ovo. Rajta a vízimadarakon kívül más élet nem volt és portyázásainak alkalmával a sziklák védelmet nyújtó takarásaiban húzódtunk meg. A legmagasabb szirtre megfigyelőt állítottunk, mert tudtuk, hogy a Málta–Matapán-fok–Szaloniki, valamint az Alexandria–Szaloniki útvonal Krétától északra visz. Ezért lesállításunk közelében sűrű hajóforgalomra számíthattunk. Feltevésünkben nem csalódtunk. Egyúttal kellemetlen érzéssel kellett megállapítanunk, hogy búvóhelyünk szomszédságában, egy másik szigeten, francia hidroplánok és brit rombolók állomásoznak, valószínűleg azzal a feladattal, hogy a nekik oly fontos vízi utat biztosítsák. Valahányszor éber őrszemünk hajó közeledését jelezte, kifutottunk.”

A jelzőállomást Ovo szigetén május 5-én rendezték be. Másnap a jelzésre kifutva három görög vitorlást fogtak és robbantottak föl. Mindhárom bort vitt Candiába.

„...És minthogy támadásaink sikerrel jártak – folytatja Déry –, a britek és a franciák arra következtettek, hogy a közelben állandóan tartózkodik egy tengeralattjáró. Sűrű légi felderítésbe kezdtek, de a közeledő gépeket kiállított őrszemünk mindig idejében jelentette, kellő időben lemerülhettünk és csak akkor jöttünk ismét felszínre, amikor a repülők már eltávoztak. Idővel rejtekhelyükön takaros kis raktárt rendeztünk be. Különböző nemzetiségű vitorlásoktól és gőzösöktől élelmiszert és italokat zsákmányoltunk, amelyeket mostohább időkre elraktároztunk.

Az antantnak külön hírszolgálat volt, amely az ellenséges tengeralattjárókról szóló híreket nyilvántartotta és továbbította az illetékeseknek. Ha búvárnaszádjainkat valahol észrevették, a helyet, földrajzi hosszúságának és szélességének közlése mellett, tudtul adták összes hajóiknak. Ezek azután a megadott pontot elkerülték. Figyelték tengeralattjáróink rádióadásait is és annak alapján bemérték a helyzetüket. Ennek azonban néha mi is hasznát vettük. Rossz időben, amikor sem csillagászati, sem földi helyzetmeghatározás nem volt lehetséges, úgy segítettünk magunkon, hogy néhány percig rádiójeleket sugároztunk. Kis idő múltán már jött angolul a pontos helyünk (*enemi submarine*). Ilyen lehallgatott hír segítségével sülyesztettünk el egyszer egy angol gőzöst. Máltától délkeletre álltunk és a lehallgatott hírben közölt ponttól északra kb. 100 mérföldre volt. Ez csak a Matapan-fok–Málta hajózó útvonalon lehetett. Tudtuk, ha a biztosított menet kelet felé halad, akkor nem érhetjük utol. Ha azonban nyugat felé tart, úgy még találkozhatunk vele. Azonnal elindultunk északnyugati irányba, ahova megérkezve, keletről

füstfelhőt vettünk észre, majd később kibontakozott egy hajó körvonala. Pár órával később a gőzös sorsa beteljesedett. Hazai kikötőnkben tudtuk meg, hogy az általunk elsüllyesztett hajó eredetileg egy tíz egységből álló biztosított menethez tartozott, amelyből a németek már kilencet kilőttek. Az angol hírszolgálat pedig minden alkalommal jelentette az elsüllyesztések helyét. Ezek a közlések vezettek bennünket a tizedik gőzös nyomára.”

Május 10-én indultak haza. 14-én reggel már a Linguetta-fok magasságában jártak, amikor rombolókat pillantottak meg. Lemerültek. A parancsnok támadást készített elő. A négy, *Faulx*-típusú brit romboló kelet felől közeledett. Az U27 11.20 órakor kezdte meg a támadást s negyedóra múlva kifutott a torpedó. 25 másodperc múlva, már a mélyben hallották az erős detonációt. 8 perc után hullottak az első vízbombák, amelyek rendkívül közel robbantak. „Az egyik robbanás – emlékezik vissza Déry fregatthadnagy – megrázkódtatta a hajót, kioltotta a világítást, megállította a pörgettyús iránytűt és a belső térben olyan porfelhőt okozott, hogy még a bekapcsolt szükségvilágítás mellett is alig láttunk valamit. A közvetlen közelünkben robbant bomba, amint azt otthon megállapítottuk, a torony külső falán vastag, szürkés színű lerakódást okozott. Midőn este a víz szintjére emelkedtünk periszkópunkkal, több mint 30 ellenséges egységet számoltunk össze. Amelyek nagy félkörívben, nem messze tőlünk, lassú menetben észak felé haladtak. Először leállítottuk a gépeket, majd jobbra kitértünk az albán partok felé. Így szabadultunk ki az üldözők gyűrűjéből.”

Az elsüllyesztett romboló a brit *Phoenix* volt.

A torpedóval való célzásról így számol be a második tiszt:

„Az angolok és a franciák, hogy a sebeségbecslést és a menetirány meghatározását

megnehezítsék, a hajó oldalára ál-orrhullámot festettek. A menetsebesség meghatározásánál ugyanis az orrhullám nagysága fontos szerepet kap. A hamis orrhullám sok téves beállításnak vált okozójává. A hajó irányának meghatározását úgy nehezítették meg, hogy az árbocokat nem szimmetriasíkban, hanem az egyiket kissé a jobboldal, másikat kissé a baloldal felé és nem a megszokott hátradöntéssel, hanem fordítva állították fel. Hasonlóan jártak el a kéményekkel is. A parancsnoki hidat pedig ferdén vezették át. Az így álcázott hajóknál nem maradt más hátra, mint minél jobban a közelükbe férkőzni. Ennek az volt az előnye, hogy a kis távolságból indított torpedó elől a hajó nehezebben térhetett ki. Viszont nehezebb a helyzete a tengeralattjárónak, ha menekülni kényszerül... Az éjjeli támadás jóval nehezebb, mint a nappali, mert az rendszerint csak a víz felszínén és nagyobb távolságból hajtható végre. Éjjel nem merülünk teljesen a víz alá, hanem csak annyira, hogy a torony felső része a vízből kiálljon. A támadásnál ezért különösen ügyelnünk kell arra, hogy észrevétlenül férközzünk a megtámadott ellenség közelébe. A megközelítésnél tekintetbe kell venni a világosabb égboltot, a holdat és a hullámverés irányát. Sebességünket úgy kell szabályoznunk, hogy a tengeralattjárónak a kiálló részei minél kisebb hullámverést képezzenek maguk mögött. Éjjeli támadáskor a kötelék hajói közül már nem lehet válogatni. Meg kell elégedni annak az egységnek a megtorpedozásával, amelyik az adott viszonyok között a legeredményesebbnek mutatkozik. De ha a biztosító egységek éberek, a támadás kevés eredménnyel kecsegtet...

Az U27 1918. június 22-én indult utolsó bevetésére.

Amikor 14 órakor elhagyta horgonyozóhelyét és a legénység sorfalat állva búcsúzott Gjenovictól, még senki sem sejtette, hogy ez lesz a cs. és kir. haditengerészet tengeralatt-

járói által megtett leghosszabb út, és hogy ez a naszád lesz az, amelyik a leghosszabb ideig tartózkodik majd távol hazai kikötőjétől. Az elsüllyesztett hajók számát tekintve is, az U27-nek ezt az utolsó útját tekintjük az osztrák–magyar tengeralattjárók legsikeresebb kifutásának. Júliusban az U27 kilenc, augusztusban kettő, szeptemberben pedig tizennégy kereskedelmi hajót süllyesztett el.

Az U27 utolsó földközi-tengeri útja egyéb eseményekben is bővelkedett. Június 30-án haladt át az Otrantói-szoroson, s itt számos őrhajót láttak. Egyedül Fanónál húsz halászgőzöst, több kötött léggömböt és egy ilyen léggömbbel feléjük száguldó rombolót számoltak össze. „Amikor a léggömböt észrevettük – mondja el Déry Ernő az esetet –, mintha mi sem történt volna, zavartalanul folytattuk utunkat. Mihelyt az ellenséges megfigyelő a léggömb kosarából meglátott minket, rombolóját azonnal felénk irányította. A romboló nagy sebességgel közeledett, aminek az lett a következménye, hogy a léggömb lejjebb és mind lejjebb kényszerült, végül már a vizet verdeste. Elképzelhető, hogy mit érzett a kosárban a megfigyelő! Ugyanakkor bennünket elveszített a szeme elől.” Később a romboló megtalálta az U27-et, s annak gyorsmerüléssel kellett víz alá bújni... És így tovább...”

Az U43 és U47 tengeralattjárók

Anton Haus tengernagy – 1916. május 12-től főtengernagy vagy vezértengernagy (Grossadmiral, nincs rá egyértelmű magyar rendfokozati jelölés) –, a korlátlan tengeralattjáró-háborúval kapcsolatos megbeszélésekről Pólába utaztában a vonaton megfázott, s 1917. február 8-án tüdőgyulladásban meghalt. IV. Károly az elhunyt parancsnok utódjául *Maximillian Njegovan* altengernagyot nevezte ki, s egyszersmind tenger naggyá léptette elő. A következő két újabb tengeralattjáró megvásárlását már ő engedé-

lyezte. Így 1917. július 30-án a cs. és kir. hajóhad két további búvárnaszáddal gyarapodott. Mindkettőt Németországtól vásárolták. Ezek a tengeralattjárók 1916-tól már az Adrián voltak német lobogó alatt s részt vettek elsősorban a Földközi-tengeren folyó háborúban. Bár mindkét egység eléggé elhasználódott, még azért harcképes volt, s harci erejüket egy-egy 8,8 cm-es fedélzeti ágyú is növelte. A két naszád a BII-típusból való volt. Legfontosabb jellemzőik meggyeztek az U27–U32 és az U40 búvárnaszádokéval. Harcba indításuk előtt mindkettőt nagyjavításon esett át.

Az U43 néhány adriai bevetés után, az U5-ről ide vezényelt *Friedrich Schlosser* sorhajóhadnagy parancsnoksága alatt, 1917. november 20-án Brindisi előtt 18 méteres mélységben járt. Déli 12 óra 05 órakor hatalmas robbanás rázta meg, közvetlenül a váltás után s Muray-Printz Otmár, akkor már sorhajóhadnagy, második tiszt éppen elfoglalta helyét a periszkóp mögött. Nagyobb mélységbe akarta veszenyelní a naszádot, s megkopogtatta ujjával a mélységmérő üveglapját, mert a gyanús mozdulatlanságban a 17 méteren állt. A merülésre kiadandó vezényszóra már nem került sor, helyette más parancsszavak csattantak. Már Schlosser is talpon volt és a harmadik tiszt, Márton Kálmán fregatthadnagy is munkához látott, hogy a naszádot mielőbb a felszínre irányítsák. A villanymotorokat a legnagyobb erőre kapcsolták, s megkezdték a merülőtartályokból kifúvatni a vizet, a parancsnok a mélységmérőkhöz sietett, mindkettő mozdulatlanul állt a 17 méteren; a harmadik, a toronyban levő, már 60 métert mutatott és többé nem mozdult el onnan. Pedig az U43 még továbbra is farral lefelé csúszott olyan szögben, hogy az emberek már képtelenek voltak megállni a lábukon. Négykézláb, mindenbe kapaszkodva, káromkodva próbálták elzárni a vízbetörést.

Wilhelm Bouska gépmester ezekre a

percekre így emlékezik vissza: „A merülőtartály teljes hosszában felszakadt. Első ijedségemben a kezemmel akartam visszatartani a beömlő vizet, amely azonban csaknem letépte az ujjaimat. A következő pillanatban megpróbáltam elzárni a Kingston-szelepet... Közben a beömlő víz kezdte ellepni a villanymotorokat, azokat gyorsan le kellett állítani. A naszád már legalább 45°-os szögben süllyedt tovább. Hátul rövidzárlat keletkezett, csak a vezénylőteremben és a torpedóterben működött még a világítás. Teljes sötétségben dolgoztam. A szelepet nem bírtam elzárni. Mellőlem már eltűntek a fiúk, mindannyian a vezélylőteremben és elől voltak. Egy pillantást vetettem feléjük, és láttam, hogy a legváltozatosabb helyzetekben igyekeznek megtartani magukat, nehogy visszazuhanjanak a motorok és a víz közé, amely már majdnem ellepett mindent. Végre sikerült elzárni a szelepet. És ekkor hangzott el a parancsnok kiáltása: »Hátsó sűrítettlevegő tartályokat kinyitni!« Ezt a parancsot még normális körülmények között is nehéz teljesíteni, mert olyan rossz helyen van. De ösztönösen megismételtem a parancsot. Lebuktam a víz alá, és óriási szerencsémre, a sok egyéb csap és kerék között elsőre megragadtam a szelepnitő kereket és kinyitottam. Hazudnék, ha azt mondanám, azt tudatosan cselekedtem. Véletlenül ragadtam meg a helyes kereket. Vagy az Isten vezette a kezemet. Ha elsőre nem sikerül, másodszorra már nem kísérletezhettem volna, nem lett volna rá erőm. Visszafelé kúszva bevertem a fejemet néhány tárgyba, amelyek nem voltak rögzítve és hátracsúsztak, de aztán sikerült feljönnöm az olajos víz alól. Úgy éreztem, hogy a szívem kiugrik a helyéről, szememet égette az olaj, hajam ragadt az olajos mocsoktól, de mit számított most mindez? Volt már sűrített levegőnk a másik tartályhoz, volt már reményünk a megmenekülésre, az életre.” – A tengerészek az U43 belsejében mindössze

két percen át viaskodtak a naszád megmen-téséért, az életükért. De ez a rövid idő ott, a hajó gyomrában végtelennek tűnt. Két perc után a tartaléktartályba préselt sűrített leve-gő segítségével kezdtek felemelkedni, s másodperceken belül a felszínen voltak. Kézi erővel azonnal megkezdték az összegyűlt víz kiszivattyúzását, mert a telepek rövidzár-latot kaptak. A villanymotorokat sem lehetett használni, így csak a felszínen indulhattak hazafelé. Ekkor éppen 12 óra múlt 15 per-cel.

Már közel jártak a saját partokhoz, ami-kor 21 óra 5 perckor, ragyogó teliholdnál az őrszem elkiáltotta magát:

– Torpedó 25 méterrel az orr előtt!

A fedélzeten állók mind látták a feléjük közeledő, ezüstösen csillogó nyomvonalát, amely azonban éppen hogy elcsúszott a naszád orra előtt. Már december 1-je volt, amikor 1 óra 30 perckor megérkeztek a Bocchéba.

Zárszó

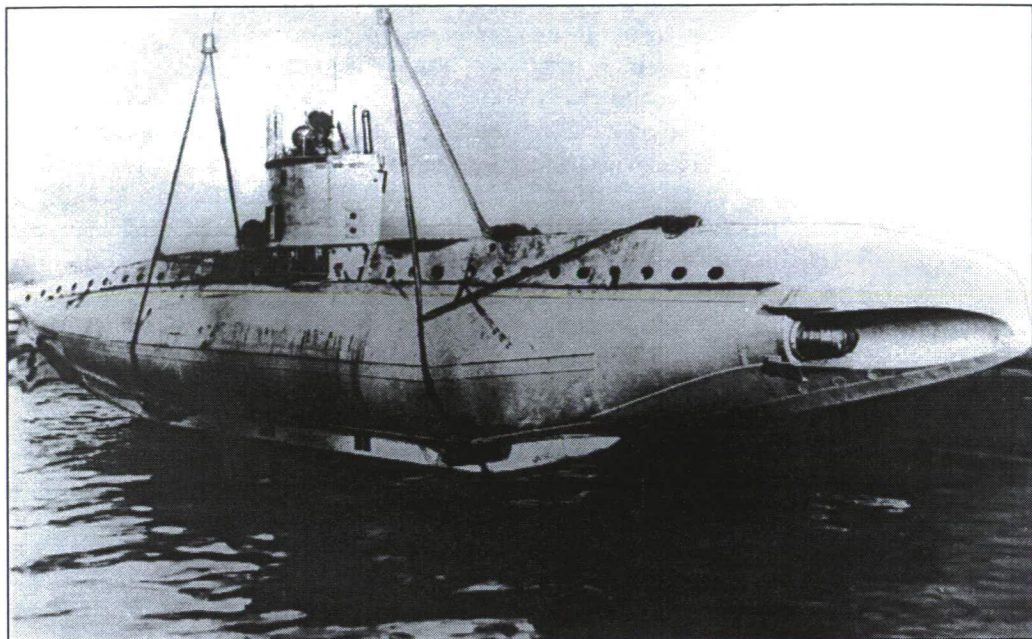
1918. október 29-én a zágrábi Szlovén-ek, Horvátok és Szerbek Nemzeti Tanácsa megállapodott IV. Károly királlyal a hadi-tengerészet további sorsáról. Ennek értel-mében az uralkodó október 30-án elrendel-te, hogy a hajóhadat minden intézményével egyetemben a flottaparancsnok adja át az alakulóban lévő új délszláv állam kormány-zati szervének.

A hivatalos átadásra október 31-én ke-rült sor a *Viribus Unitis* parancsnoki hajó fedélzetén. A jegyzőkönyv aláírása után, 16 óra 45 perckor, 21 ágyúlövés kíséretében bevonták a Viribus Unitis-en és a Pólában horgonyzó többi hajón is az osztrák–ma-gyar császári és királyi haditengerészet piros–fehér–piros hadilobogóját. A hajóhad parancsnoka, nagybányai Horthy Miklós, e naptól altengernagy, törzsével és a csatahajó díszlobogójával partra szállt.

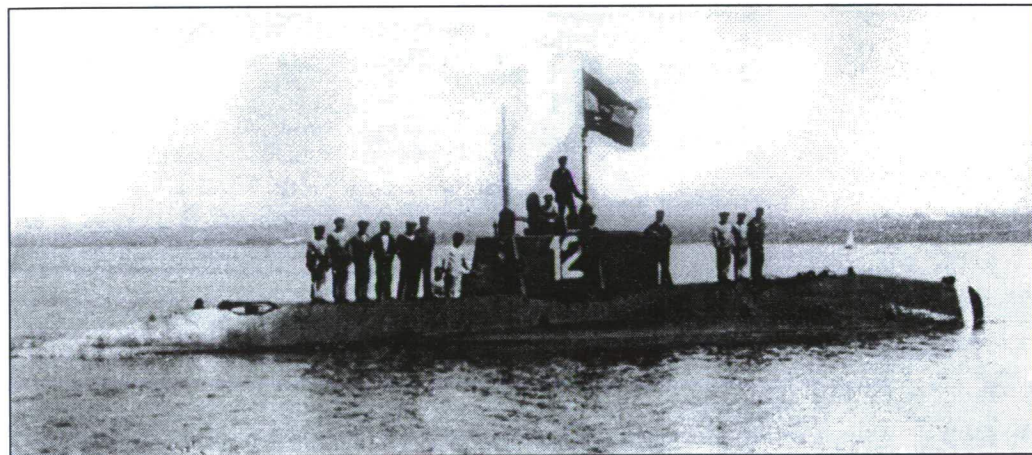
A Cattaroi-öbölben az átadásra novem-ber 1-jén került sor. Reggel 8 órakor min-den hajón felsorakozott a legénység. A *Monarch* csatahajó árbocára felkúszott a lobogó bevonására felhívó kék–sárga jelző-lobogó. Felharsant a kürtjel, amely fegyver-be szólította az őrséget. A Monarch hátsó fedélzetén felsorakozott a zenekar. A kor-mánysaltisztek minden hajón a lobogókö-telekhez léptek és levették sapkáikat. Az őrtisztek őrség kész -ent vezényeltek. A kürtösök elfújták a kivitelezés, végrehaj-tás jelet. Az őrség csőre töltött. A jelző-matrózok a parancsnoki hidakról a bevon-ni vezényszót kiáltották. Az őrtisztek tüzet vezényeltek, az őrség elsütötte fegyverét, a kürtösök fújni kezdtek a díszjelet, majd a ze-nekar rázendített a néphimnuszra. S ebben a pillanatban dördült el az első ágyúlövés, amelyet szabályos időközökben követett a többi. Összesen huszonegy. És ezalatt las-san, ünnepélyesen megkezdték a kormányos altisztek a lobogó bevonását. A himnusz és a díszjel elhangzása után, de még a lobogó bevonása közben a kürtösök elfújták az „Imához!”-t, majd a zenekar rázendített az „Ima csata előtt”-re. A szertartás 9 órára befejeződött. A tisztek „oszolj”-t vezényel-tek.

És ekkor, a Cattaroi-öböl bejáratában feltűnt egy tengeralattjáró, az utolsó szolgál-atából lassan befutó U14, árbocán még a piros–fehér–piros lobogóval. Hídján a pa-rancsnok, *Hugo Pistel* sorhajóhadnagy, mel-lette a második tisztje, *Ilosvay Sándor* fregatt-hadnagy és harmadik tisztje, *Egwin von Schaure* fregatthadnagy, fedélzetén pedig a tisztelgő sorfalat álló legénység elnyűtt ola-jos egyenruhában. A flotta szegény ördögei. Akik az utolsó pillanatig teljesítették köte-lességüket.

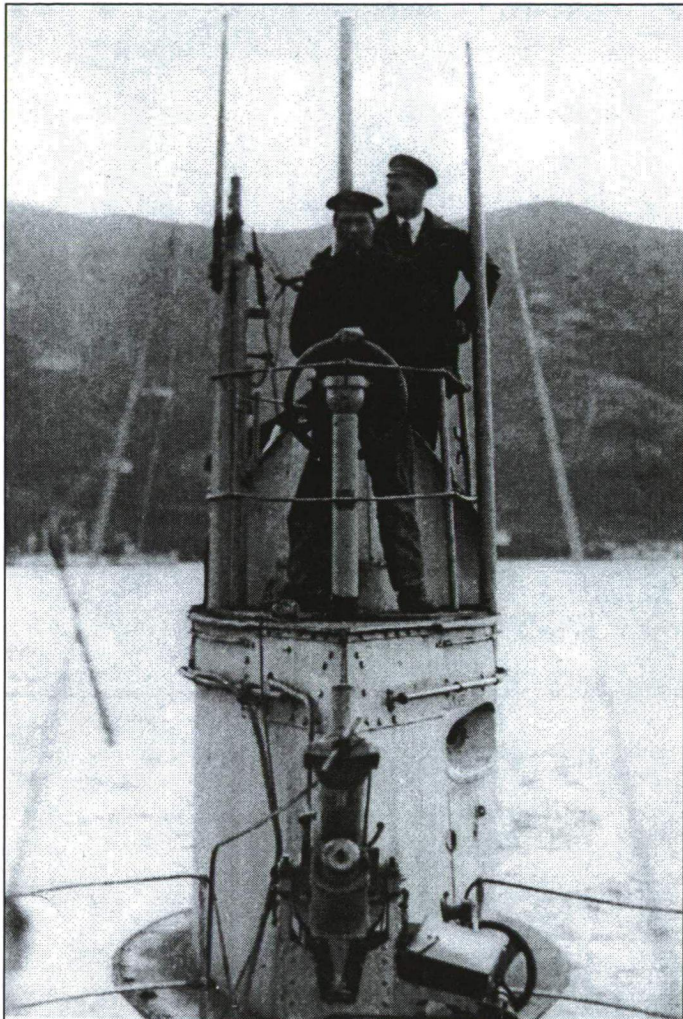
A cs. és kir. haditengerészet története véget ért.



AZ U10 TENGERALATTJÁRÓT ÁTVIZSGÁLÁSRA KIEMELIK.

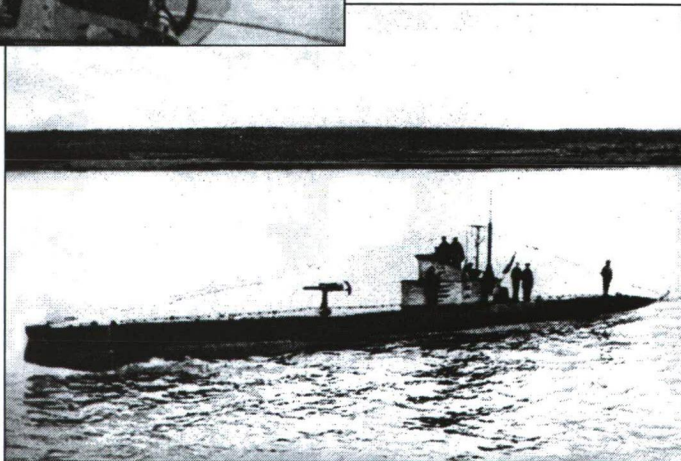


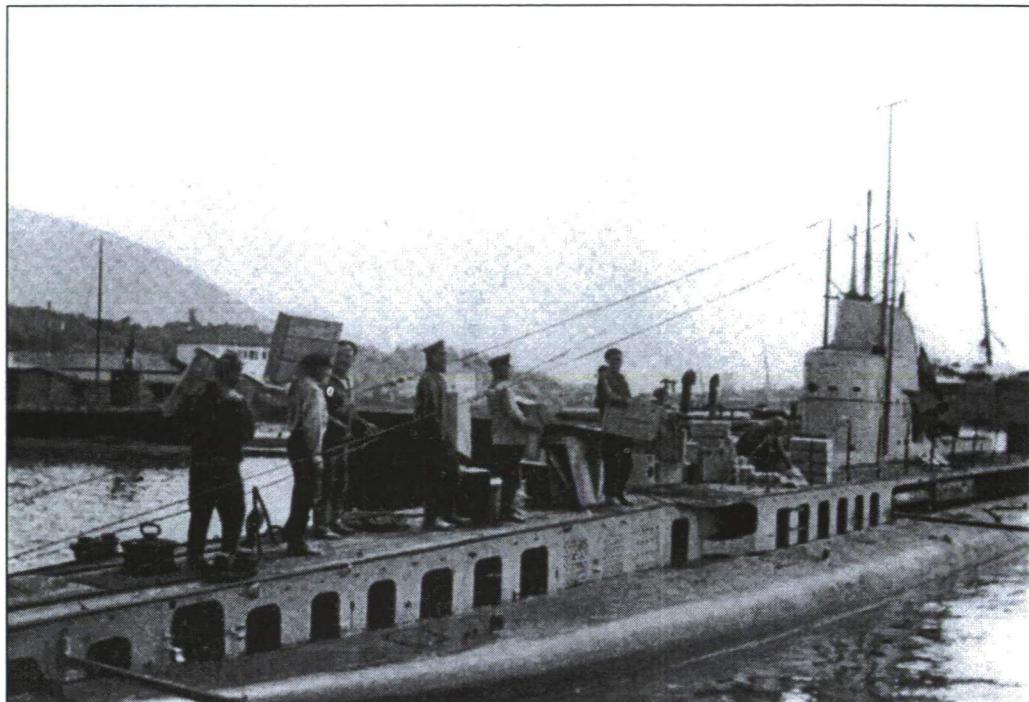
AZ U12 TENGERALATTJÁRÓ, TORNYÁBAN A PARANCSNOK, LERCH EGON
SORHAJÓHADNAGY ÁLL



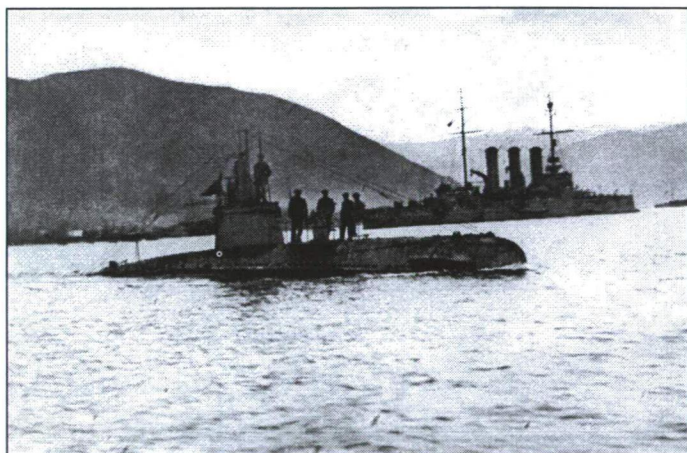
AZ U11TENGERALATTJÁRÓ
PARANCSNOKI TORNYA,
TÁNYÉRSAPKÁBAN DÉRY ERNŐ
FREGATTHADNAGY

AZ U23 -RÓL 1918. FEBRUÁR
12 -ÉN KÉSZÜLT, ELSÜLLYESZ-
TÉSE ELŐTTI UTOLSÓ FELVÉTEL





A FRANCIÁKTÓL ZSÁKMÁNYOLT U14 (EX CURIE) TENGERALATTJÁRÓ FEDÉLZETÉN
OROSZ HADIFOGLYOK RAKODNAK



AZ U11 A CATTARÓI-ÖBÖLBEN.
HÁTTÉR BEN A SANKT GEORG PÁNCÉLOS CIRKÁLÓ.
A TENGERALATTJÁRÓ TORNYÁBAN DÉRY FEGATTHADNAGY

Datum	Angabe des Ortes Wind, Wetter usw.	Vorkommnisse
8.V.18. 2h p.m.	Gjenović.	Gemäß Operationsbefehl Nro. 527/G LU zur Mittelmeerkreuzung ausgelassen. Bei Platamone TB 92 entlassen.
9.V.18. 1h5 a.m.	Süd Adria. Kalm r.	Radiodepesche von Castelnucovo: "Nachrichten über den Feind Valona keine eingelaufen". Getaucht. Wertstellung.
5h30 a.m. 12h55p.m.	Linie Valona- Brindisi.	Aufgetaucht, ventiliert; im S ein außer Sicht kommender Zerstörer.
1h25p.m. 3h45p.m.	Zunehmender SO.	Getaucht. Zwei Zerstörer im S durch 10 m in Sicht. Kommen mit hoher Fahrt gegen Valona außer Sicht. Keine Angriffsmöglichkeit.
8hp.m.	SO, 8-9, sb.	Zur Ladung aufgetaucht. Mit beiden Maschinen geladen, vor dem Winde treibend.
10.V.18. 1h5 a.m.		Radiodepesche von Castelnucovo: "Nichts Neues Kr. Fl. Kdo."
10h a.m.	Absicht bei Morgengrauen auf Linie Brindisi-Valona zu stehen, aufgegeben. Fahnen gegen See unmöglich. Wetterlage schließt Unterwasserangriffe aus.	Marsch gegen Otranto angetreten.
7hp.m.	S 5-2, sb-b, ztw. Regenböen.	Vor 4 zweischotigen Zerstörern aufgetaucht.
8hp.m.	15 Sm. WSW Valona	Aufgetaucht. Marsch fortgesetzt.
	Otrantostraße mondlos, unsichtig.	Keine Bewachung. Lebhaftes gleichzeitiges Projektorenleuchten einerseits von Valona, Stradebianche, Richtung Merlera, andererseits von Cataldo, Otranto, Leuca.
11.V.18.	Jonisches Meer. SW 2-1, b.r.	Maruch gegen Matapan.
12.V.18.	Jonisches Meer. 40 Sm. WSW Zante.	Ein rasch zick-zack-fahrendes Fahrzeug an der Küste mit OSO Kurs gesichtet. Keine Angriffsmöglichkeit.
13.V.18.	Zwischen Matapan und Sapienza. WNW 0-1, r.	269 Griechischer Segler „Julia“ 48 Reg.t. mit 95 t Ladung für Saloniki versenkt. Besatzung gegen Land geschleppt.
1hp.m.		Einen zirka 40 Reg.t. Segler der von der Besatzung schon verlassen war, durch Artilleriefeuer versenkt. Nach Angabe des ersten Seglers Wein und Ölladung für

Gek. 17 - Jm. Knappe, Posa, Gussardella L.

EGY LAP AZ U32 HAJÓNAPLÓJÁBÓL 1918. MÁJUS 8-13.
KÖZÖTTI IDŐRŐL. AZ EREDETILEG KÉZZEL VEZETETT NAPLÓT
A TÁMASZPONTRA VISSZATÉRVE GÉPÉLTÉK LE

Heli Nemzeti Újság

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
111.	IX. 18.	27	Holub	AG. AMMA	görög	16 t	36°14'É 23°23'K
112.	IX. 19.			AGIOS SPIRIDION		58 t	36°04'É 24°00'K
113.		47	Seyffertia	CIRCE	francia	498 t	41°39'É 19°23'K
114.				AG. NICOLAOS		13 t	36°26'É 22°20'04"K
115.				AG. SPIRIDION		18 t	
116.	IX. 20.			THEOLOGOS		103 t	36°37'É 22°03'K
117.		27	Holub	PROF. ELIAS	görög	5 t	36°42'É 22°12'06"K
118.				névtelen		7 t	36°37'É 22°03'K
				névtelen		10 t	22°03'08"K
120.				DRAGONOS		6 t	36°59'01"É 21°59'03"K

VII.

FELDERÍTETLEN NEVŰ ÉS NEMZETISÉGŰ, ELSÜLLYESZTETT
GŐZHAJÓK

Sorszám	Időpont	A tengeraljáró		Az elsüllyesztett hajó nagysága (BRT)	Az elsüllyesztés helye (Rövidírti fok, perc)
		száma	parancsnoka		
1.	1917. V. 22.	29	Prasil	3000 t	36°20' É 21°00' K.
2.	VIII. 8.	14	Trapp	3000 t	32°46' É 23°19' K.
3.	VIII. 16.	17	Rigde	1000 t	40°33' É 18°40' K.
4.	VIII. 29.			4500 t	37°00' É 17°10' K.
5.	1918. I. 3.	40	Krasjavi	4000 t	35°12' É 13°56' K.
6.	III. 19.			4500 t	35°10' É 14°27' K.
7.	III. 23.			5000 t	36°14' É 13°11' K.
8.	IV. 4.	29	Prasil	8000 t	35°06' É 14°24' K.
9.	V. 21.	52	Kameroller	5000 t	34°51' É 21°34' K.
10.	VIII. 12.	27	Holub	3000 t	35°03' É 34°07' K.
11.	IX. 26.	41	Wolf	?	37°30' É 18°40' K.

VIII.

ELFOGOTT ÉS SZABADON ENGEDETT VAGY TORPEDÓTÁLATOT KAPOTT,
DE EL NEM SÜLLYEDT HAJÓK

Sor- sz.	Időpont	A tengeraljáró		A megtorpedózott hajó			A torpedózás helye (Rövidírti fok, perc)	Megjegyzés
		száma	parancsnoka	fajtája	neve	nagysága (BRT)		
1.	1914. XII. 21.	12	Lerch	csatahajó	JEAN BART	23470 t	40°44' É, 18°55' K	Francia; Máltára vontatták
2.	1913. VI. 9.	4	Singale	cirkáló	DUBLIN	5400 t	41°15' É, 19°10' K	Brit; saját erőből elérte Brin- disit, 13 halott
3.	1916. I. 20.	11	Teuff	kőszázegős	KÖNIG ALBERT	10484 BRT	41°48' É, 19°33' K	
4.	IX. 14.	4	Singale	gőzös	ITALIA	3498 BRT	37°55' É, 16°15' K	Olasz; elvontatták, kijavították. 1917. VI. 18-án német tenger- alattjáró elsüllyesztette
5.	1917. VI. 11.	27	Teuff	romboló	SAKAKI	800 t	36°10' É, 23°46' K	Japán; 50 halott, Firenza von- tatták, kijavították
6.	VII. 4.	14	Trapp	vitortás	EPHTUPHIA	60 BRT	36°24' É, 22°24' K	Görög; rakományát a vízbe do- batták, majd szabadon engedték
7.	1918. X. 2.	31	Rigde	cirkáló	WEYMOUTH	5250 t	41°19' É, 19°19' K	Brit; Brindisibe vontatták

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
65.	X. 3.	28	Hudecek	BONTNEWYDD	brit	3296 t	33°57'É	22°19'K
66.	X. 19.	14	Trapp	GOOD HOPE		3618 t	33°33'É	17°05'K
67.				ELSISTON		2908 t	33°40'É	17°28'K
68.	X. 24.			EUSTON		2841 t	34°53'É	19°50'K
69.	XI. 16.	43	Schlosser	ORJONE	olasz	4016 t	40°35'É	18°50'K
70.	1918. I. 1.	40	Kranjavi	SANDON HALL	brit	5134 t	36°17'É	12°50'K
71.	I. 12.	47	Molitor	MICA	francia	1555 t	37°09'05"É	22°45'K
72.		28	Hudecek	BOSFORO	olasz	2773 t	37°54'É	16°06'K
73.	I. 13.			REPALLO	brit	3811 t	38°05'É	15°34'K
74.	I. 21.			WEST WALES		4331 t	34°00'É	16°50'K
75.	I. 22.	27	Holub	ANGLO CANADIAN		4239 t	35°15'É	15°05'K
76.		28	Hudecek	MANCHESTER SPINNER	brit	4247 t		
77.	III. 8.			UGANDA		4257 t	36°26'É	12°05'K
78.				AYR		3050 t		
79.	III. 11.			STOLT NIELSEN		5684 t	35°10'É	14°40'K
80.	III. 20.	40	Kranjavi	ANTONIOS THUPILATOS	görög	2282 t	35°38'É	13°20'K
81.	IV. 29.	27	Holub	MARIA	olasz	40 t	35°58'05"É	23°50'K
82.	V. 1.			S. NICOLA		8 t	35°49'05"É	26°29'K
83.	V. 3.			PANAGHIA		6 t	35°42'É	25°52'K
84.				AGIOS DIMITRIOS	görög	40 t		
85.	V. 6.			TAXIARCHIS		40 t	35°38'É	25°13'K
86.				EVANGELISTRIA		46 t		
87.	V. 10.	47	Seyffertitz	ITINDA	brit	5251 t	33°46'É	21°56'K

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
88.	V. 13.	32	Kasseroller	JULIA	görög	48 t	36°35'É	22°10'K
89.				-		40 t		
90.	V. 14.	27	Holub	PHOENIX	brit	765 t	40°22'05"É	19°08'K
91.	V. 20.	32	Kasseroller	AGHIOS DIONISIOS	görög	58 t	36°39'É	22°18'K
92.				ANGELIKI		30 t		
93.	V. 21.			CHATHAM	brit	3592 t	34°51'09"É	21°34'K
94.		27	Holub	EVANGELISTRIA	görög	9 t	36°39'É	22°18'K
95.	VII. 3.			AGIA TRIAS		14 t	36°50'É	22°10'K
96.				PANAGHIA		12 t		
97.	VII. 6.			SAN NICOLA		olasz	29 t	36°06'05"É
98.	VII. 7.	31	Rigele	GIUSEPPINO PADRE		67 t	37°30'É	18°30'K
99.	VII. 9.	27	Holub	TREIS ADELPHOI	görög	53 t	35°47'É	
100.	VII. 10.			AGIOS GEORGIOS		17 t	35°45'É	25°19'K
101.				AGIOS LOVKAS		11 t		
102.	VII. 11.			AGIOS KONSTANTINOS		14 t	35°38'É	25°12'K
103.				MARIGO	9 t	36°05'É	25°16'K	
104.	VIII. 13.			ANHUI	brit	2209 t	35°04'É	34°08'K
105.	IX. 11.			ANTOINETTE	francia	3 t	45°34'05"É	37°27'K
106.	IX. 13.			41	Wolf	AMIRAL CHARNER		4604 t
107.	IX. 14.	27	Holub	AGIOS NICOLAOS	görög	113 t	34°20'É	32°51'K
108.	IX. 17.			PORTARITISSA	olasz	16 t	35°39'É	26°08'K
109.				SOFLA		6 t		
110.	IX. 18.			ADELPHOTIS	görög	26 t	36°14'É	25°25'K

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
18.	XII. 7.	16	Zopa	FIORÉ ALBANIA	albán	62 t	41°45'É	19°31'K
19.	XII. 9.	4	Singule	PAPAGALLO		10 t	41°40'É	19°25'K
20.				GJOVADJE		3 t		
21.	XII. 18.	15	Fahodrich	ERZEN		25 t	41°37'É	19°31'K
22.	XII. 21.			FIGLIO PRELIGIONA		80 t	41°47'É	
23.	1916. I. 1.	17	Hudecek	-		40 t	41°37'É	19°25'K
24.	I. 3.	4	Singule	?	?	10 t	41°59'É	19°15'K
25.				HALIL	albán	3 t		
26.	II. 2.			JEAN BART II.	francia	475 t	41°06'É	19°20'K
27.	III. 18.	6	Falkhausen	RENAUDIN		800 t	41°17'É	19°22'K
28.	III. 30.	4	Singule	JOHN PRITCHARD	brit	118 t	38°40'É	20°20'K
29.	V. 17.	15	Fahodrich	STURA	olasz	2238 t	40°47'É	19°00'K
30.	VI. 8.	5	Schlosser	PRINCIPE UMBERTO		7929 t	40°19'É	19°10'K
31.	VI. 23.	15	Fahodrich	CITTA DI MESSINA		3495 t	40°09'É	18°48'K
32.				FOURCHE		francia	746 t	
33.	VII. 10.	17	Hudecek	IMPETUOSO	olasz	680 t	40°10'É	18°50'K
34.	VIII. 14.	4	Singule	PONTE MARIA		204 t	39°55'É	17°15'K
35.				INVERBIEVE	brit	4309 t	37°55'É	16°15'K
36.	X. 13.			MARGARETHA	olasz	2092 t	40°01'É	17°34'K
37.	X. 17.	16	Zopa	NEMBO		570 t	40°08'É	19°30'K
38.	X. 26.	15	Rzemenowski	POLCEVERA		2207 t	39°54'É	19°45'K
39.	1917. IV. 10.	29	Prasil	DALTON	brit	3486 t	36°00'É	22°40'K
40.	IV. 12.	27	Teuff	MERTOS	görög	2900 t	37°13'É	15°20'K
41.	IV. 15.	29	Prasil	MASHOBRA	brit	8326 t	34°12'É	21°01'K

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	
42.	IV. 16.	27	Teuff	ZENOBA	görög	3500 t	38°53'É	17°25'K
43.	IV. 28.	14	Tropp	TEAKWOOD	brit	5315 t	36°39'É	21°10'K
44.	V. 3.			ANTONIO SCIESA	olasz	1905 t		
45.	V. 4.	4	Singule	PERSEO		3955 t	38°02'É	18°43'K
46.	V. 19.	29	Prasil	MORDENWOOD	brit	3125 t	35°02'É	22°05'K
47.	V. 30.	4	Singule	ITALIA	francia	1505 t	39°45'É	19°00'K
48.	VI. 9.	27	Teuff	ROLAND		703 t	35°50'É	22°01'K
49.	VI. 19.	4	Singule	EDUARD CORBIERE		475 t	40°00'É	17°30'K
50.				CEFIRA		890 t		
51.	VI. 30.	28	Hudecek	HAIGH HALL	brit	4809 t	36°12'É	15°24'05"K
52.	VII. 3.			MONGARA		8205 t	38°10'É	15°36'K
53.	VII. 4.	14	Tropp	MARIONGA GOULANDRIS	görög	3191 t	35°18'É	22°36'05"K
54.	VII. 12.	4	Singule	BERTILDE	francia	1500 t	38°35'É	16°50'K
55.	VII. 15.	32	Vio	PORTO DI ADALIA	olasz	4073 t	34°40'05"É	18°40'K
56.	VIII. 10.	31	Nejebay	LEALTA		4021 t	35°45'É	16°50'K
57.	VIII. 13.	28	Hudecek	MASTON	brit	3881 t	38°25'08"É	16°43'01"K
58.	VIII. 16.			BRADFORD CITY		5683 t	38°10'É	15°37'K
59.	VIII. 19.	40	Krszajevi	GARTNESS		2422 t	34°52'É	18°14'K
60.	VIII. 25.	14	Tropp	CONSTANCE	francia	2468 t	36°51'É	17°23'K
61.	VIII. 24.			KILWINNING	brit	3071 t	35°26'É	16°50'K
62.	VIII. 27.			TITIAN		4170 t	34°20'É	17°30'K
63.				NAIRN		3627 t	34°05'É	19°20'K
64.	VIII. 29.			MILAZZO	olasz	11480 t	34°45'É	19°16'K

